

**A navegação portuguesa na Ásia e na rota do Cabo e o curso
neerlandês, 1595-1625**

André Alexandre Martins Murteira

**Tese de Doutoramento em História, especialidade em História dos
Descobrimentos e Expansão Portuguesa**

Março, 2016

Tese apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Doutor em História, realizada sob a orientação científica de João Paulo Oliveira e Costa

Apoio financeiro da FCT e do FSE no âmbito do III Quadro Comunitário de Apoio

(referência: SFRH / BD / 36004 / 2007)

Apoio financeiro do CHAM (FCSH-UNL, UA), através do projecto estratégico UID/HIS/04666/2013, financiado pela FCT

À Madalena e à Joana

AGRADECIMENTOS

Para começar, quero agradecer ao orientador, João Paulo Oliveira e Costa. Institucionalmente, ficam os votos devidos de reconhecimento à FCT pela bolsa de doutoramento conferida e ao CHAM pela bolsa posterior concedida para a conclusão da tese. Ambas as instituições financiaram também algumas deslocações ao estrangeiro, para investigação e para participação em congressos. Quero depois expressar a minha gratidão a Pedro Cardim, Francisco Contente Domingues, Vítor Rodrigues, Jorge Manuel dos Santos Alves, Rui Manuel Loureiro, Arie Pos, Antoinet Brink, Manuel Herrero Sánchez e João Figueiroa Rego por apoios relevantes prestados em momentos distintos da elaboração da tese. Entre os amigos que colaboraram de maneira que considero importante, queria deixar uma palavra de reconhecimento a Duarte Bárbara, Margarita Rodríguez García e Zoltán Biedermann. E, sobretudo, um agradecimento muito especial a Edval de Souza Barros, que leu várias secções desta tese antes de qualquer outra pessoa e lhe dedicou um interesse que ela provavelmente não merecia. Como sempre, os principais votos de gratidão ficam para a família: os meus pais, a minha irmã Susana, a Madalena e a Joana.

A navegação portuguesa na Ásia e na Rota do Cabo e o corso neerlandês, 1595-1625

André Murteira

RESUMO

Palavras-chave: Carreira da Índia, Companhia Neerlandesa da Índia Oriental, corso, Estado da Índia, guerra naval, revolução militar

Esta tese trata dos conflitos navais luso-neerlandeses na Ásia desde 1595 – data da primeira expedição bem sucedida de navios dos Países Baixos ao Oriente – a 1625, assim como do corso neerlandês contra a navegação intra-asiática e euro-asiática portuguesa no mesmo período. Baseada em fontes portuguesas e neerlandesas, visa contribuir para esclarecer três questões principais.

A primeira questão versa sobre a evolução cronológica e a distribuição geográfica dos ataques neerlandeses à navegação portuguesa. Com base num levantamento tão exaustivo quanto possível de navios lusos perdidos em consequência de assalto batavo, intenta-se ir além da imprecisão “impressionista” ainda dominante nas abordagens do tema, que elude a desigualdade do impacto tanto regional como cronológico dos ataques. A partir da amostra de perdas apurada, conclui-se assim que, cronologicamente, se deu um pico das actividades neerlandesas contra os navios portugueses na primeira década do século XVII; seguiu-se uma baixa que correspondeu a uma fase de acalmia relativa geral do conflito luso-neerlandês no Oriente; sucedeu-se uma nova alta em 1620-1625. Regionalmente, houve com clareza áreas privilegiadas e, acima de todas, os Estreitos de Malaca.

A segunda questão que se visa esclarecer é o peso efectivo dos neerlandeses na situação difícil dos portugueses na Ásia no primeiro quartel do século XVII, que tem sido explicada quase em exclusivo pela acção dos seus novos inimigos norte-europeus. Defende-se, por oposição, a conveniência de, corrigindo o viés dominante da historiografia, relativizar o impacto dos batavos, valorizando em alternativa o contributo negligenciado dos seus aliados asiáticos para um conjunto importante de derrotas portuguesas.

A terceira questão que se tenta averiguar é a ideia de que a “asiatização” militar dos portugueses no Oriente durante o século XVI teria sido a causa das suas derrotas frente aos norte-europeus no século XVII. Sem negar a validade parcial desta posição, defende-se que, como explicação, é insuficiente, visto que, se é verdade que o aparelho naval luso instalado na Ásia se revelou incapaz de fazer frente aos neerlandeses, o aparelho naval europeu do reino se mostrou incapaz também de responder ao desafio de socorrer o Oriente através de uma transferência de recursos navais comparável em escala e eficiência à levada a cabo pelos inimigos batavos. Chama-se de igual modo a atenção para as similitudes entre os conflitos navais luso-neerlandeses na Ásia e os ocorridos no mesmo período no Atlântico, onde, como é evidente, o desempenho também inferior dos navios portugueses já não pode ser atribuído a qualquer fenómeno prévio de “asiatização”. Ao considerar até que ponto eventuais graus de “asiatização” e “europeização” podem ter sido factores de sucesso ou insucesso militar, leva-se em conta a discussão historiográfica mais lata do tema da famosa e controvertida “revolução militar” e da excepionalidade militar ocidental, tal como têm sido defendidas, “eurocentricamente”, por historiadores como Geoffrey Parker e contestadas por autores como Jeremy Black.

**Portuguese navigation in Asia and the Cape route and Dutch privateering,
1595-1625**

André Murteira

ABSTRACT

Keywords: “Carreira da Índia”, Dutch East India Company, “Estado da Índia”, naval warfare, military revolution, privateering

This dissertation is about the Portuguese-Dutch naval war in Asia from 1595 – date of the first successful expedition of Dutch ships to the East – to 1625, as well as about Dutch privateering against Portuguese intra-Asiatic and Euro-Asiatic navigation in the period. Based on Portuguese and Dutch sources, it aims to contribute to a better understanding of three main subjects.

The first subject is the chronological evolution and geographical distribution of Dutch attacks on Portuguese shipping. Based on a listing as comprehensive as possible of Portuguese ships lost as a result of Dutch attacks, I attempt to show that the regional and chronological impact of the attacks varied significantly. From this extensive sample of losses it was concluded that, chronologically, there was a peak in the number of Portuguese ships lost to the Dutch in the first decade of the seventeenth century, which was followed by a drop during a relatively quiet phase of the Portuguese-Dutch conflict in Asia. There followed another period of high losses in 1620-1625. Regionally, there were clearly some privileged areas, above all the Straits of Malacca.

The second subject is the Dutch contribution to the difficulties experienced by the Portuguese in Asia in the first quarter of the seventeenth century. Historians have traditionally explained these difficulties almost exclusively by the arrival in Asia of new enemies, Northern European in origin. I argue that this Eurocentric historiographical bias should be corrected and that the impact of the Dutch, albeit significant, should be put in perspective, complementing the well-known history of Dutch victories over the Portuguese with the neglected contribution of some of their Asian allies to an important set of Portuguese defeats.

The third subject concerns the notion that an alleged "Asianization" of the military forces of the Portuguese in Asia during the sixteenth century was the cause of their defeats to Northern Europeans as the Dutch and the English in the beginning of the seventeenth century. Without denying the partial validity of this position, I argue that, as an explanation, it is insufficient. While it is true that the Portuguese naval forces in Asia proved unable to cope with the Dutch, the Portuguese in Europe proved also unable to meet the challenge of supplying adequate naval relief to the East. A transfer of warships from the Atlantic to Asia by way of the Cape route was attempted but with unsatisfactory results, at least in comparison with the similar effort carried out by the Dutch in the period. I also call to attention the similarities between the Portuguese-Dutch naval conflicts in Asia and in the Atlantic, where the underperformance of Portuguese ships can no longer be assigned to any previous phenomenon of "Asianization". When considering the extent to which degrees of "Asianization" and "Europeanization" may have been or not factors of success or military failure, I take into account the well-known historiographical debate on the "military revolution" and

Western military exceptionalism as discussed by historians such as Geoffrey Parker and Jeremy Black.

Índice

Índice.....	viii
Lista de quadros.....	xi
Lista de abreviaturas.....	xii
Introdução	1
O estado da questão	1
As guerras luso-neerlandesas na Ásia	1
O corso neerlandês contra a navegação intra-asiática portuguesa.....	11
O corso neerlandês contra a navegação euro-asiática portuguesa	19
Metodologia e fontes primárias	23
1. Navegação portuguesa na Rota do Cabo e na Ásia no fim do século XVI. A guerra no mar e os inimigos norte-europeus da Monarquia Católica no fim do século XVI	29
1.1. A navegação euro-asiática: a Carreira da Índia.....	30
1.1.1. As viagens da Rota do Cabo	30
1.1.2. Os navios: naus e galeões na Rota do Cabo	34
1.1.3. O quadro económico: custos, perdas e lucros da Carreira da Índia.....	38
1.1.4. O quadro naval: a Carreira da Índia e a pirataria e o corso	38
1.2. A navegação intra-asiática: carreiras e cáfilas	40
1.2.1. Viajar com as monções.....	40
1.2.2. Navios europeus e asiáticos.....	43
1.2.3. O quadro económico: rendas da Coroa e comércio particular.....	44
1.2.4. O quadro naval: os portugueses na Ásia e a pirataria e o corso	46
1.3. Os navios neerlandeses na Rota do Cabo e na Ásia.....	46
1.4. A guerra naval: abordagens, canhões e revoluções militares e navais	50
1.5. A globalização da Guerra dos Oitenta Anos	61
2. 1595-1602: as <i>voorcompagnieën</i> e os primeiros encontros	70
2.1. Introdução	70
2.2. O princípio: a viagem à Ásia de Cornelis de Houtman (1595-1597).....	71
2.2.1. Um encontro tenso no Atlântico.....	71
2.2.2. Banten, Java: especiarias difíceis de comprar e uma comunidade de portugueses ..	74
2.2.3. O regresso à Europa.....	80
2.3. 1598: o ano da "corrida às especiarias"	81
2.3.1. A expedição de Jacob van Neck: reconciliação em Banten e primeiras visitas às Molucas	82
2.3.2. Companhias zelandesas na corrida: um sultanato hostil em Samatra e um combate na Ilha de Santa Helena	89
2.3.3. A via penosa do Estreito de Magalhães.....	93
2.4. O endurecimento das relações ibero-neerlandesas no Atlântico: a expedição de Pieter van der Does (1599)	96
2.5. 1599-1601: Rumo à companhia unida e à guerra de corso	98
2.5.1. Incidentes em Amboino, Maluku e Macau.....	99
2.5.2. O apaziguamento do Aceh.....	103
2.5.3. A captura do <i>Santiago</i> em Santa Helena (1602).....	108
2.5.4. A expedição de André Furtado Mendonça: falhanço duplo em Banten e em Maluku	114
2.5.5. Novos aliados: Kandy e a <i>East India Company</i> ; a captura da <i>Santo António</i>	120
2.5.6. Novos aliados: Johor e a captura da <i>Santa Catarina</i>	125

2.6. Ataques e capturas.....	130
2.7. Conclusão	132
3. 1602-1609: A VOC: uma companhia única de comércio, guerra e corso.....	136
3.1. Introdução	136
3.2. A expedição de Sebald de Weert e Wybrand van Warwijck.....	138
3.2.1. Sebald de Weert: aliados desavindos em Ceilão	138
3.2.2. Wybrand van Warwijck: em busca de novas <i>Santas Catarinas</i>	143
3.3. A expedição de Steven van der Hagen	148
3.3.1. Corso e diplomacia no Índico Ocidental e conquistas nas Molucas.....	151
3.3.2. Os primeiros estabelecimentos na Índia: Guzerate e Coromandel	159
3.4. A expedição de Cornelis Matelieff	162
3.4.1. Cerco e descerco de Malaca	162
3.4.2. Uma armada para um vice-rei: a expedição de D. Martim Afonso de Castro.....	163
3.4.3. De Malaca à China: Matelieff e galeões de escolta em Macau	172
3.5. 1606-1607: as expedições atlânticas de Willem de Zoete van Haultain e Jacob van Heemskerck.....	176
3.5.1. Lisboa bloqueada: as duas expedições de Willem de Zoete van Haultain (1606) .	177
3.5.2. Os últimos tiros antes das tréguas: a expedição de Jacob van Heemskerck (1607)	178
3.6. A expedição de Paulus van Caerden	180
3.6.1. O Índico Ocidental: Moçambique cercado, a Aguada de Goa, frustrações em Calcuta	180
3.6.2. A Ásia do Sueste: os Estreitos de Malaca, uma zona dura de atingir.....	187
3.7. A expedição de Pieter Willemsz. Verhoeff	190
3.7.1. O Índico Ocidental: outro cerco de Moçambique, corso e diplomacia	190
3.7.2. A Ásia do Sueste: um aliado alheado em Johor, a primeira ida ao Japão	196
3.8. Navios capturados ou destruídos.....	201
3.9. Conclusão	203
4. 1609-1620: tréguas falhadas e acalmia	207
4.1. Introdução	207
4.2. Uma trégua falhada na Ásia	209
4.3 A Carreira da Índia	215
4.4. O Índico Ocidental: do Mar Vermelho ao Malabar.....	221
4.4.1. O Mar Vermelho.....	222
4.4.2. O Guzerate	223
4.4.3. O Malabar	226
4.4.4. Acalmia sem trégua	227
4.5. O Golfo de Bengala.....	228
4.5.1. O Coromandel.....	228
4.5.2. Expedições a Negapatão e Ceilão.....	229
4.6. Os Estreitos de Malaca.....	232
4.6.1. Johor	233
4.6.2. Aceh.....	236
4.6.3. Jambi.....	237
4.6.4. A grande expedição de 1615-1616	239
4.6.5. Outras expedições (1616-1619).....	244
4.7. O arquipélago malaio-indonésio e o Extremo Oriente.....	246
4.7.1. O arquipélago malaio-indonésio.....	246
4.7.2. O Extremo Oriente.....	248
4.8. O Estado da Índia	252
4.8.1. A construção naval	255
4.8.2. Escoltas de galeões	258
4.9. Navios capturados ou destruídos.....	259

4.10. Conclusão	261
5. 1620-1625: uma aliança de companhias e novas ameaças nos Estreitos de Malaca	265
5.1. Introdução	265
5.2. A esquadra de defesa oriental e a navegação portuguesa no Extremo Oriente	266
5.3. A esquadra de defesa ocidental e a navegação portuguesa na Rota do Cabo e no Índico Ocidental	269
5.3.1. A esquadra de defesa	269
5.3.2. O <i>Samson</i> e o <i>Weesp</i>	278
5.3.3. A Carreira da Índia	280
5.4. Os Estreitos de Malaca	281
5.5. O Golfo de Bengala	282
5.6. Solor e Timor	285
5.7. Os <i>vrijluiden</i>	286
5.8. O Estado da Índia	288
5.8.1. Armadas extraordinárias do reino e construção naval indiana	288
5.8.2. A armada de Rui Freire de Andrade (1619-1622)	290
5.8.3. A armada de Nuno Álvares Botelho (1624-1627)	291
5.8.4. Naus e galeões, navetas e galiotas	294
5.9. Navios capturados ou destruídos	296
5.10. Conclusão	297
Conclusão	301
A navegação portuguesa face aos neerlandeses	301
Inimigos europeus e asiáticos: subvalorização dos asiáticos?	307
Uma “orientalização” militar na raiz de derrotas?	309
Derrotas com raízes europeias?	313
Bibliografia	323
Fontes manuscritas	323
Fontes impressas	323
Estudos	326
Anexos	339
Anexo I: Viagens Índia-Malaca-Macau-Japão, 1610-1615	339
1610	339
1611	340
1612	341
1613	341
1614	343
1615	343
Anexo II: expedições neerlandesas aos Estreitos de Malaca e arredores, 1620-1625	345
1620	345
1621-1622	345
1622	348
1623-1624	349
1624	349
1625	350
Anexo III: fontes para o movimento da Carreira da Índia em 1598-1625	351
Anexo IV: navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1625	353

Lista de quadros

Quadro 1.1. Navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1609	202
Quadro 1.2. Regiões de capturas ou destruições de navios portugueses por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1609	203
Quadro 2.1. Navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1610-1619	260
Quadro 2.2. Regiões de capturas ou destruições de navios portugueses por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1610-1619	260
Quadro 3.1. Navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1620-1625	297
Quadro 3.2. Regiões de capturas ou destruições de navios portugueses por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1620-1625	297
Quadro 4.1. Navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1625	305
Quadro 4.2. Regiões de capturas ou destruições de navios portugueses por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1625	305

Lista de abreviaturas

- ACE – Panduronga S.S. Pissurlencar, ed. *Assentos do Conselho de Estado*. Vol. I. Bastorá, Goa: Tipografia Rangel, 1953.
- ADFD – Paul van Dyke. «The Anglo-Dutch Fleet of Defense (1620-1622): Prelude to the Dutch Occupation of Taiwan.» Em *Around and about Formosa: Essays in Honor of Professor Ts' ao Yung-ho*, editado por Leonard Blussé, 61–81. Taipei: Ts' ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003.
- ANTT – Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa.
- APO – J.H. da Cunha Rivara, ed. *Arquivo portuguez oriental*. Vols. I–2, III-1, III-2. Nova Goa: Imprensa Nacional, 1861-1876.
- BDVG – Simão Ferreira Pais. *De Bartolomeu Dias a Vasco da Gama – as famosas armadas da Índia, 1496-1650*. Editado por Nuno Castro. Barcelos: Livraria Civilização, 1997.
- BGN – P.A. Tiele, ed. *Bouwstoffen voor de geschiedenis der Nederlanders in den Maleischen Archipel*. Vol. I. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1886.
- BOC – Pieter van Dam. *Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie*. Editado por F.W. Stapel. 7 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927.
- BV – Izaak Commelin, ed. *Begin ende voortgangh van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie...* 4 vols. Amsterdam, 1646.
- CACM – João Paulo Oliveira Costa e Ana Fernandes Pinto, eds. *Cartas anuais do Colégio de Macau (1594-1627)*. Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses-Fundação Macau, 1999.
- CDNI – J.E. Heeres, ed. «Corpus diplomaticum Neerlandico-Indicum. Eerste deel, 1596-1650.» *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* LVII (1907).
- CI – Francisco Mendes da Luz. *O Conselho da Índia: contributo ao estudo da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952.
- CICN – André Murteira. *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625*. Lisboa: Tribuna da História, 2012.
- CLPB – Hugo Grotius. *Commentary on the Law of Prize and Booty*. Editado por Martine Julia Van Ittersum. Indianapolis: Liberty Fund, 2006.
- CRF – José Gervásio Leite, ed. *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1940.
- DAS – J.R. Bruijn, F.S. Gaastra e I. Schöffer. *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. 3 vols. The Hague: Martinus Nijhoff, 1979-1987.
- DFI-I – Om Prakash, ed. *The Dutch Factories in India 1617-1623: A Collection of Dutch East India Company Documents Pertaining to India*. New Delhi: Munshiram Manoharlal, 1984.
- DFI-II – Om Prakash, ed. *The Dutch Factories in India 1624-1627: A Collection of Dutch East India Company Documents Pertaining to India*. New Delhi: Manohar, 2007.
- DM – Hubert Jacobs, ed. *Documenta Malucensia*. Vol. II. Rome: Jesuit Historical Institute, 1980.
- DR – J.E. Heeres, ed. *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India anno 1624-1629*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1896.
- DRI – Raymundo Antonio de Bulhão Pato e António da Silva Rego, eds. *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções*. 10 vols. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias-Imprensa Nacional, 1880-1982.
- DRV – A. de Booy, ed. *De derde reis van de VOC naar Oost-Indië onder het beleid van Admiraal Paulus van Caerden, uitgezeild in 1606*. 2 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1968.
- DU – António da Silva Rego, ed. *Documentação ultramarina portuguesa*. Vols. I-II. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1962.
- EB – W.P. Coolhaas, ed. «Een bron van het historische gedeelte van Hugo de Groot's De Jure

- Praedae.» *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap* 79 (1965): 415–540.
- EFI-I – William Foster, ed. *The English Factories in India, 1618-1621. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*. Oxford: Clarendon Press, 1906.
- EFI-II – William Foster, ed. *The English Factories in India, 1622-1623. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*. Oxford: Clarendon Press, 1908.
- EFI-III – William Foster, ed. *The English Factories in India, 1624-1629. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*. Oxford: Clarendon Press, 1909.
- EO – João dos Santos. *Etiópia oriental e vária história de cousas notáveis do Oriente*. Editado por Manuel Lobato. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
- GM – W.P. Coolhaas, ed. *Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*. Vol. I. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1960.
- HC – António Durão. «Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à Fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...» Editado por António Meyrelles de Souto. *Studia* 12 (1963): 463–548.
- HIPO – Maria Manuela Sobral Blanco. «Os holandeses e o império português do Oriente: 1595-1641.» Tese de licenciatura, 2 vols., Universidade de Lisboa, 1974.
- HTM – Bernardo Gomes de Brito, ed. *História Trágico-Marítima*. Vol. II. Lisboa: Edições Afródite, 1972.
- IJL – Jerónimo Lobo. *Itinerário, e outros escritos inéditos*. Editado por M. Gonçalves da Costa. Porto: Livraria Civilização, 1971.
- JPC – Herman Theodoor Colenbrander e W.P. Coolhaas, eds. *Jan Pietersz. Coen: bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*. 7 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919-1953.
- JS – Arend de Roever. *De jacht op sandelhout: De VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*. Zutphen: Walburg Pers, 2002.
- NA – Nationaal Archief, Den Haag.
- NCM – António Sérgio, ed. *Naufrágios e combates no mar; textos seleccionados, anotados, comentados e acompanhados de um estudo*. Vol. 2. Lisboa: Editorial Sul, 1958.
- OCZA – Norman MacLeod. *De Oost-Indische compagnie als zeemogendheid in Azië*. 2 vols. Rijswijk: Blankwaardt & Schoonhoven, 1927.
- ONG – J.K.J. de Jonge, ed. *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië (1595-1610): verzameling van onuitgegeven stukken uit het Oud-Koloniaal Archief*. 3 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1862.
- ORZ – W.S. Unger, ed. *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598-1604*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1948.
- PCBL – C.R. Boxer. «On a Portuguese Carrack's Bill of Lading in 1625.» Em *From Lisbon to Goa, 1500-1750: Studies in Portuguese Maritime Enterprise*, artigo VII. Aldershot: Variorum, 1984.
- PM – Paulo Jorge Sousa Pinto. *Portugueses e malaio: Malaca e os sultanatos de Johor e Achém, 1575-1619*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1997.
- PSR – Maria Emília Madeira Santos. «O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620.» *Revista da Universidade de Coimbra* XXXII (1985): 121–59.
- PSW – Adam Clulow. «Pirating in the Shogun's Waters: The Dutch East India Company and the Santo António Incident.» *Bulletin of Portuguese-Japanese Studies* 13 (2006): 65–80.
- PVDB – W.P. Coolhaas, ed. *Pieter van den Broecke in Azië*. 2 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1962.
- RC – Richard Cocks. *Diary of Richard Cocks, Cape-Merchant in the English Factory in Japan, 1615-1622: With Correspondence*. Editado por Edward Maunde Thompson. 2 vols. London: The Hakluyt Society, 1883.
- RCI – Luís de Albuquerque, ed. *Relações da Carreira da Índia*. Lisboa: Alfa, 1989.

- RJS – F.C. Wieder, ed. *De reis van Joris van Spilbergen naar Ceylon, Atjeh en Bantam 1601-1604*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1933.
- RNAI – Maldonado, Maria Hermínia, ed. *Relação das náos e armadas da India com os succesos dellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiozos, e amantes da história da India*. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.
- RSG – H.P.P. Rijperman, ed. *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576 tot 1609*. Vol. XII. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1950.
- RV – M.E. van Opstall, ed. *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612*. 2 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1972.
- SECI-1 – A.C., ed. «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia». *Anais do Clube Militar Naval CXX* (Janeiro-Março de 1990): 109–24.
- SECI-2 – A.C., ed. «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia». *Anais do Clube Militar Naval CXXI* (Janeiro-Março de 1991): 87–161.
- SECI-3 – A.C., ed. «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia». *Anais do Clube Militar Naval CXXIII* (Outubro-Dezembro de 1993): 869–918.
- SSAP – Peter Borschberg. «The Seizure of the Santo António at Patani. VOC Freebooting, the Estado da India and Peninsular Politics, 1602-1609.» *Journal of the Siam Society* 90, n° 1–2 (2002): 59–72.
- VFC – Francesco Carletti. *Voyage autour du Monde de Francesco Carletti (1594-1606)*. Editado por Paolo Carile. Paris: Éditions Chandeigne, 1999.
- VJL – William Foster, ed. *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies, 1591-1603*. London: The Hakluyt Society, 1940.
- VGM – Jean Mocquet. *Voyage à Mozambique et Goa: la relation de Jean Mocquet (1607-1610)*. Editado por Dejanirah Couto e Xavier de Castro. Paris: Éditions Chandeigne, 1996.
- VNC – Damião Peres, ed. *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*. Vol. I. Porto, 1937.
- VPL – Pyrard, François, e François Martin. *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)... suivi en annexe de la Relation du voyage des Français à Sumatra de François Martin de Vitré 1601-1603*. Editado por Xavier de Castro. 2 vols. Paris: Chandeigne, 1998.
- WIB – Willem Ysbrandsz. Bontekoe. *Journalen van de gedenckwaardige reijsen van Willem Ijsbrantsz. Bontekoe, 1618-1625*. Editado por G.J. Hoogewerff. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1952.

Introdução

Esta tese tem como temas os conflitos navais luso-neerlandeses na Ásia e, complementarmente, a guerra de corso neerlandesa contra a navegação intra-asiática e euro-asiática portuguesa entre a data da primeira expedição bem sucedida de navios das Províncias Unidas ao Oriente em 1595 e o ano de 1625. As guerras luso-batavas na Ásia não constituem, como se sabe, um assunto completamente inédito. O legado historiográfico resultante apresenta, no entanto, limitações óbvias, sobretudo por padrões contemporâneos. Em primeiro lugar, o escolho perene da habitual ignorância linguística mútua levou a que se escrevesse demasiadas vezes sobre o assunto de maneira "unidimensional", com base na leitura das fontes de um único lado.¹ Em segundo lugar, parte dos trabalhos ainda de referência sobre o tema são obras já antigas de história factual tradicional, que hoje necessitam de revisão e deixam por responder questões que interessam ao debate historiográfico actual. Estes pontos são desenvolvidos no resumo bibliográfico que se segue.

O estado da questão

As guerras luso-neerlandesas na Ásia

Os confrontos com os portugueses nas primeiras décadas da presença batava na Ásia foram abordados desde o início com algum detalhe pelos historiadores da Companhia Unida da Índia Oriental neerlandesa, ou VOC (*Verenigde Oost-Indische Compagnie*). Considera-se que a historiografia moderna da companhia teve o seu princípio com a transferência, em 1856, dos seus arquivos na Europa para o arquivo nacional neerlandês, em Haia, e a sua correspondente abertura ao público.² A primeira

¹ Há que reconhecer que este defeito tem sido menos pronunciado do lado neerlandês, onde tem havido mais investigadores a saber português. Porém, quase nunca aproveitaram o seu conhecimento da língua para investigações em arquivos portugueses, ficando-se em regra pela consulta de fontes impressas. René Barendse é, a este respeito, a principal excepção, mas trabalha períodos posteriores ao coberto nesta tese. R.J. Barendse, *The Arabian Seas: The Indian Ocean World of the Seventeenth Century* (Armonk, N.Y.: M.E. Sharpe, 2002). R.J. Barendse, *Arabian Seas, 1700-1763*, 4 vols. (Leiden: Brill, 2009).

² Para uma visão geral da historiografia da presença neerlandesa na Ásia no período moderno, ver G.J. Schutte, "Introduction", em *Dutch Authors on Asian History: A Selection of Dutch Historiography on the*

colectânea contemporânea importante de documentação da VOC começou a vir à luz na década seguinte, dando início a uma tradição brilhante de edição de fontes que perdura até hoje.³ À sombra desta sólida tradição, desenvolveu-se na segunda metade do século XIX e na primeira do século XX uma historiografia quase sempre escrupulosamente descritiva, do género apelidado depois de "positivista". Caracterizava-se, por vezes, por apresentar marcas de nacionalismo e eurocentrismo, comuns na história colonial da época. Manteve-se academicamente importante até à Segunda Guerra Mundial, mas, como seria de esperar, sobreviveu mal à descolonização da Indonésia em 1949 e a todo o processo de realinhamento ideológico e historiográfico do Pós-Guerra.

As fontes utilizadas por este corpo de trabalhos são, em regra, neerlandesas, mas merece ser notada a obra de Pieter Anton Tiele, que, ainda no século XIX, recorreu complementarmente a fontes portuguesas impressas e tratou inclusive da história dos portugueses no arquipélago malaio-indonésio no século XVI.⁴ O legado principal desta historiografia foi o seu trabalho de reconstituição factual, que dotou a posteridade de uma narrativa clara, embora inevitavelmente datada, das acidentadas primeiras décadas da VOC. Para o tema e período que nos interessam é particularmente relevante o trabalho detalhado de história naval de N. Macleod sobre a primeira metade do século XVII.⁵

A utilidade de tal narrativa é evidente para o estudo dos confrontos com os portugueses, sobretudo devido às carências comparativas das fontes primárias e secundárias lusas. Sabe-se que a documentação da Casa da Índia – o equivalente lusitano

Verenigde Oostindische Compagnie, ed. M.A.P. Meilink-Roelofs, M.E. van Opstall e G.J. Schutte (Dordrecht: Foris Publications, 1988), 1–28. Sobre o mesmo assunto, é ainda interessante ler as entrevistas já antigas de Willem Coolhaas, Marie Antoinette Meilink-Roelofs e Niels Steensgaard à revista *Itinerario*, recolhidas em Leonard Blussé, Frans-Paul van der Putten e Hans Vogel, eds., *Pilgrims to the Past: Private Conversations with Historians of European Expansion* (Leiden: Research School CNWS, School of Asian, African and Amerindian Studies, 1996), 21–33, 73–87, 299–311. Para uma bibliografia exaustiva da historiografia colonial neerlandesa até 1980, ver W.P. Coolhaas e G.J. Schutte, *A Critical Survey of Studies on Dutch Colonial History* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1980).

3 J.K.J. de Jonge, ed., *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië (1595-1610): verzameling van onuitgegeven stukken uit het Oud-Koloniaal Archief*, 3 vols. ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1862-1865) (citado doravante como ONG).

4 P.A. Tiele, "De Europeërs in den Maleischen Archipel. Eerste gedeelte. 1509—1529," *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXV (1877): 321–420; XXVII, nº 1 (1879): 1–69; XXVIII, nº 2 (1880): 261–340, nº 3 (1880): 395–482; XXIX, nº 2 (1881): 153–214; XXX, nº 2 (1882): 141–242; XXXII, nº 1 (1884): 49–118; XXXV, nº 3 (1886): 257–355; XXXVI, nº 2 (1887): 199–307.

5 Norman MacLeod, *De Oost-Indische Compagnie als zeemogendheid in Azië*, 2 vols. (Rijswijk: Blankwaardt & Schoonhoven, 1927). São de referir também as sínteses de H. Terpstra e F.W. Stapel na monumental história das Índias Orientais neerlandesas editada pelo último no fim dos anos trinta do século XX, onde se resumiu o conhecimento acumulado pela historiografia colonial neerlandesa tradicional até então: H. Terpstra, "De Nederlandsche voorcompagnieën," F.W. Stapel, "De Nederlandsche Oostindische Compagnie in de zeventiende eeuw," em *Geschiedenis van Nederlandsch Indië*, ed. F.W. Stapel, vols. II–III (Amsterdam: N.V. Uitgeversmaatschappij Joost van den Vondel, 1938–39), II: 273–475, III: 45–522.

do arquivo europeu da VOC, referido acima – desapareceu no terramoto de 1755. Por outro lado, os fundos documentais em português ainda existentes com interesse para a história das guerras luso-batavas encontram-se inconvenientemente dispersos pelo planeta, muitas vezes mal inventariados, quando não por inventariar. Tal como no caso neerlandês, existem, desde a segunda metade do século XIX, edições importantes de fontes que mitigam um pouco os inconvenientes da situação, mas a tradição de edição não tem sido mantida com a mesma regularidade. Por fim, embora a historiografia não tenha sido alheia à importância do conflito e do período em que ele decorreu, não deixou, por muito tempo, de lhe ir preferindo o estudo do fundador e "heróico" século XVI.⁶

Como resultado, o retrato das guerras luso-neerlandesas oferecido pelas fontes portuguesas acessíveis e pelos textos historiográficos exclusivamente baseados nelas tende a ser menos detalhado do que aquele fornecido pelos seus equivalentes batavos. Não por acaso, a descrição mais exaustiva em português da matéria encontra-se no trabalho já antigo de Alfredo Botelho de Sousa – o único historiador luso da presença portuguesa no Oriente que até agora, pelo seu conhecimento da língua neerlandesa, pôde recorrer directamente às obras de alguns dos seus colegas dos Países Baixos e às abundantes fontes impressas sobre a história da VOC. Escritos entre 1930 e 1956, os quatro grossos volumes dos seus *Subsídios para a história militar marítima da Índia* – o trabalho de uma vida – puderam assim incorporar a massa de informação disponível nos estudos neerlandeses de antes da Segunda Guerra, complementando-a com os resultados da investigação do autor tanto em fontes publicadas neerlandesas como em fontes publicadas e manuscritas portuguesas.⁷

Botelho de Sousa – de carreira oficial de marinha e professor da Escola Naval – era tão "positivista" como os autores batavos cujo trabalho utilizou. A sua monumental obra partilha assim das virtudes e dos defeitos da historiografia da VOC tal como ela foi predominantemente praticada até cerca de meados do século passado. Fornece uma

6 Note-se que sucedeu algo de parecido com a história tradicional da VOC, que começou por preferir o passado visto como glorioso do século XVII ao período do século XVIII, reputado de decadente.

7 Alfredo Botelho de Sousa, *Subsídios para a história militar marítima da Índia, 1585-1669*, 4 vols. (Lisboa: Ministério da Marinha, 1930-1956). O seu trabalho representou um aprofundamento considerável da obra congénere de história naval já referida de N. Macleod, baseada apenas em fontes neerlandesas (e abundantemente utilizada pelo próprio Botelho de Sousa). Para saber mais sobre a mal conhecida e interessante figura desta, pelas suas aptidões linguísticas, verdadeira *rara avis* da historiografia portuguesa, ver Carlos Guilherme Riley, "Um discípulo açoriano de Mahan: Alfredo Botelho de Sousa, subsídios para o estudo da sua vida e obra," *Arquipélago - História* III, 2ª Série (1999): 433–46. Para o período e tema aqui em estudo, Botelho de Sousa foi a principal fonte da útil obra de divulgação de Armando Saturnino Monteiro. Saturnino Monteiro, *Batalhas e combates da marinha portuguesa*, vols. IV-V (Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1993-1994).

reconstituição ainda útil e importante das guerras navais luso-neerlandesas na Ásia, mas, aos olhos de hoje, demasiado descritiva e inevitavelmente datada. Como trabalho especializado de história naval, sofre também de tendências comuns às obras mais tradicionais do género: privilegia em demasia a história operacional, menosprezando o contexto não militar das operações navais estudadas; e, dentro destas, concentra-se de preferência nas grandes batalhas, negligenciando os pequenos recontros.

Justifica-se neste momento referir o nome de Charles Boxer, que, enquanto jovem oficial do exército britânico, iniciou nos anos vinte do século XX a sua longa carreira historiográfica, publicando uma série de trabalhos sobre as guerras luso-batavas na Ásia.⁸ Graças aos conhecimentos linguísticos do autor – que sabia português, neerlandês e japonês –, estas primeiras obras faziam já uso de um leque extenso de fontes, mas não deixam de parecer hoje bastante tradicionais, inclusive em comparação com o trabalho posterior do próprio Boxer. As suas semelhanças com a historiografia neerlandesa e portuguesa "positivista" descrita em cima são patentes. No entanto, vale a pena notar que Boxer escreveu sobre o tema dos conflitos luso-batavos não apenas com base em fontes dos dois campos, mas com olhos genuinamente "neutrais". Para além da perspectiva isenta que gostava de adoptar, esta "neutralidade" reflectia-se no conhecimento íntimo que evidenciava das bibliografias primária e secundária dos dois lados, sem as assimetrias detectáveis noutros. Isto parece ter sido sobretudo resultado do à vontade igual com que soube mover-se em dois países e meios historiográficos

8 Segue-se uma lista não exaustiva dos trabalhos de Charles Boxer de interesse para o tema e período desta tese publicados até ao fim da Segunda Guerra Mundial (parte deles recolhidos em colectâneas posteriores do autor). C.R. Boxer, "The 24th of June 1622. A Portuguese Feat of Arms," em *Estudos para a história de Macau: Séculos XVI a XVIII*, vol. I (Lisboa: Fundação Oriente, 1991): 43–56. Boxer, "Ataque dos holandeses a Macau em 1622. 'Relação' inédita do Padre Fr. Álvaro do Rosário. Publicada com algumas notas colhidas em fontes inglesas e holandesas," em *Estudos para a história de Macau*, I, 57–66. Boxer, "European Rivalry in the Indian Seas 1600–1700," *The Mariner's Mirror* XIV, nº 1 (1928): 13–25. Boxer, "Nuno Álvares Botelho e a sua armada de alto bordo, 1624-1625: relação contemporânea, inédita, na Biblioteca Nacional de Lisboa," *Revista de História* XVI (1928): separata. Boxer, "The Affair of the 'Madre de Deus'. A Chapter in the History of the Portuguese in Japan," em *Portuguese Merchants and Missionaries in Feudal Japan, 1543-1640* (Aldershot: Variorum, 1986), artigo I. Boxer, "Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVII," *Boletim da Agência Geral das Colónias* 52 (1929): separata. Boxer, "Dom Francisco da Gama, conde da Vidigueira, e a sua viagem para a Índia no ano de 1622," *Anais do Club Militar Naval* nº 5–6 (Maio-Junho 1930): separata. Boxer, "Anglo-Portuguese Rivalry in the Persian Gulf, 1615-1635," em *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia, 1500-1750* (Aldershot: Ashgate-Variorum, 1985), artigo I. Boxer, "A derrota dos holandeses em Macau no Ano de 1622. Subsídios inéditos. Pontos controversos. Informações novas," em *Estudos Para a história de Macau*, I: 67–102. Boxer, "On a Portuguese Carrack's Bill of Lading in 1625," em *From Lisbon to Goa, 1500-1750: Studies in Portuguese Maritime Enterprise* (Aldershot: Variorum, 1984), artigo VII. Boxer, *Breve relação da vida e feitos de Lopo e Inácio Sarmiento de Carvalho: grandes capitães que no século XVII honraram Portugal no Oriente* (Macau: Imprensa Nacional, 1940). Boxer, "Subsídios para a história dos capitães-gerais e governadores de Macau (1557-1770)," em *Estudos para a história de Macau*, I: 195–281.

tradicionalmente distantes entre si, um feito que poucos depois dele foram capazes de repetir.

Passando à historiografia posterior à Segunda Guerra, é fácil verificar uma divergência na evolução das historiografias coloniais portuguesa e neerlandesa. Onde a primeira, no ambiente político do salazarismo, passou por décadas de esclerosamento, a segunda, no seguimento da descolonização da Indonésia, em 1949, teve de se modernizar para não morrer. O processo requereu uma espécie de período de luto, marcado pelo temporário apagamento institucional da disciplina nos anos cinquenta e sessenta. Mas a publicação, em 1962, de *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, de Marie Antoinette Meilink-Roelofs, foi já um sinal claro de renovação.⁹ A obra tinha como um dos seus objectivos principais a "asiatização" da história dos europeus no Oriente, na esteira do trabalho pioneiro de antes da Guerra de J.C. van Leur.¹⁰ Este tipo de abordagem – em sintonia nítida com o "espírito do tempo" que então se iniciava – constituía uma reacção ao eurocentrismo tradicional da velha história colonial e influenciou de maneira importante a historiografia posterior da expansão neerlandesa.

É interessante notar, no entanto, que Meilink-Roelofs não aprendeu línguas orientais para a sua investigação, mas sim português. Cerca de metade da sua obra trata do período anterior a 1600, para o estudo do qual as fontes impressas lusas a que recorreu lhe foram bastante úteis. Na segunda metade, centrada no impacto dos neerlandeses sobre o comércio asiático no arquipélago malaio-indonésio nas três primeiras décadas de Seiscentos, encontra-se também uma análise dos conflitos luso-batavos no Oriente durante o período, baseada em fontes publicadas portuguesas e neerlandesas, assim como em fontes manuscritas neerlandesas.¹¹ A autora concluiu que, apesar dos muitos danos sofridos às mãos da VOC, os portugueses mantiveram até à década de trinta uma posição ainda sólida em Macau e, sobretudo, nas costas indianas. Com isso, conseguiram reter importância no comércio dos têxteis indianos do Guzerate e do Coromandel, o que lhes permitiu continuar a comerciar em alguns mercados

9 M.A.P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1962).

10 Os seus escritos foram coligidos e traduzidos postumamente para inglês: J.C. van Leur, *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History* (The Hague: W. van Hoeve, 1955).

11 Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence*, 173-91.

indonésios – como em Solor e Timor, em Java e em Jambi, em Samatra –, sustendo assim até 1641 a sua debilitada posição de Malaca. Nesta análise, o declínio mais drástico dos lusos no Oriente só foi situado nos anos trinta.

Não houve muita gente a partilhar o interesse de Meilink-Roelofs por pelas fontes portuguesas entre os historiadores neerlandeses da VOC. Nos anos setenta e oitenta do século passado, o lusitanista "de serviço" para assuntos orientais no meio académico dos Países Baixos foi o norte-americano George Winus, docente por um tempo em Leiden. Winus doutorara-se nos Estados Unidos com o que ainda hoje é o trabalho de referência sobre a guerra luso-neerlandesa em Ceilão de 1638-1658, assente no estudo das fontes dos dois lados.¹² No seu restante trabalho, para o tema e período que nos interessam, destaca-se sobretudo o artigo de síntese que escreveu de parceria com Leonard Blussé.¹³ Refinando a periodização já aventada por Meilink-Roelofs, os autores defenderam que, depois das hostilidades iniciais, a VOC deixou os portugueses largamente em paz até 1636, ocupada que esteve, primeiro, até cerca de 1621, com a consolidação das suas posições nas Molucas (Maluku, Amboíno e Banda, na Indonésia Oriental) e, depois, em Taiwan.¹⁴ Só em 1636, segundo o artigo, a companhia teria decidido fazer da guerra ao Estado da Índia uma prioridade, iniciando bloqueios regulares de Malaca e Goa, complementados, a partir de 1638, pela extensão das operações a Ceilão, com a tomada de Batticaloa, na costa oriental.

Também na obra mais recente de Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*, se defendeu uma periodização dos conflitos luso-neerlandeses assente na localização da sua fase crítica somente na década de trinta de Seiscentos.¹⁵ Uma ideia central do trabalho é de que o impacto sobre o

12 George D. Winus, *The Fatal History of Portuguese Ceylon: Transition to Dutch Rule* (Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1971).

13 George D. Winus e Leonard Blussé, "The Origin and Rhythm of Dutch Aggression Against the Estado Da India, 1601-1661," em *Studies on Portuguese Asia, 1495-1689* (Aldershot: Ashgate, 2001), artigo IV.

14 O termo "Molucas" será empregue nesta tese para designar o conjunto dos três pequenos arquipélagos da Indonésia Oriental produtores de especiarias raras – cravo, noz-moscada e maçã – no período moderno: Maluku, Amboíno e Banda. Não confundir assim com o termo "Maluku", que designa apenas um destes três arquipélagos, onde se situam as ilhas de Ternate e Tidore.

15 O livro é uma tentativa ambiciosa e interessante de fazer o balanço do período Habsburgo da história do Estado da Índia, que, como o trabalho de Meilink-Roelofs, se baseia sobretudo em fontes portuguesas e neerlandesas impressas, assim como em fontes neerlandesas manuscritas. O seu ponto mais forte será oferecer uma perspectiva original porque "neerlandesa" da história do Estado da Índia – isto é, bem informada sobre a VOC, o inimigo europeu tão mencionado quanto normalmente mal conhecido pela historiografia dos portugueses na Ásia. Oferece de certeza o melhor e mais detalhado resumo disponível das guerras luso-batavas no Oriente até à Restauração de 1640. Ernst van Veen, *Decay or Defeat? An*

Estado da Índia dos ataques da VOC antes de 1636 tem sido sobrevalorizado, pois até lá as prioridades regionais da companhia tê-la-iam desviado das zonas onde estavam os centros de poder portugueses.¹⁶ Estas prioridades são, por sua vez, explicadas com base no que foram até à década de trinta os recursos relativamente escassos da VOC, que teria optado por concentrá-los nas áreas para ela mais importantes das Molucas, de Manila – bloqueada regularmente entre 1617 e 1625 – e da costa do Fujian, na China, e de Taiwan, onde se estabeleceu em 1622-1624. Assim, um esforço de guerra em grande escala contra os lusos – em Malaca, em Ceilão e no Índico Ocidental – só teria vindo nos anos trinta, quando a posição económica da companhia se teria viabilizado em definitivo.

Van Veen atribuiu especial importância ao facto de os neerlandeses não terem, segundo defendeu, contribuído de maneira relevante para o declínio drástico da Carreira da Índia a partir de fins dos anos vinte – que imputou, na esteira do historiador norte-americano James Boyajian, à fuga do capital privado cristão-novo que até aí teria sustentado a sua exploração, atraído a partir de 1627 pelas novas oportunidades de negócio que o conde-duque Olivares lhes abriu na Monarquia Católica, fora de Portugal e do seu império.¹⁷ Embora alheia, no fundamental, a esta quebra da Carreira, a VOC teria beneficiado com ela, contribuindo a queda do comércio euro-asiático português para a melhoria geral da sua situação nos anos trinta, que lhe deu a possibilidade de lançar nessa década a ofensiva acima referida contra o Estado da Índia. O enfraquecimento da posição portuguesa teria assim precedido, pelo menos em parte, o ataque em força da companhia.¹⁸ Importante foi também a ideia avançada por van Veen de que a história das relações da VOC com o Estado da Índia não pode ser vista como um desenvolvimento unilinear, contestando a existência de uma estratégia antiportuguesa coerente e de longo prazo que remontaria à época da fundação da companhia, como fora aventado por Winius e Blussé.¹⁹

Van Veen à parte, não houve nas últimas décadas, autores batavos a apresentarem visões de conjunto relevantes do conflito luso-neerlandês no Oriente. A

Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645 (Leiden: Research School of Asian, African and Amerindian Studies, Universiteit Leiden, 2000).

¹⁶ Ibid., 173-207.

¹⁷ James C. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580-1640* (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1993). Veen, *Decay or Defeat?*, 55-83.

¹⁸ Esta ideia parece sugerir uma inclinação do autor para optar pela opção *decay* na resposta à pergunta do seu título (*Decay or Defeat?*), embora nunca o afirme expressamente.

¹⁹ Ibid., 205.

situação da historiografia portuguesa, no entanto, é pior. O principal trabalho dedicado especificamente ao tema é uma tese inédita de licenciatura, datada de 1974, da autoria de Maria Manuela Sobral Blanco.²⁰ Vale sobretudo como trabalho exaustivo de recolha de informação e documentação, mas peca, em primeiro lugar, pela não utilização de fontes batavas. A obra mais recente de João Carlos da Silva de Jesus, apesar de indiscutivelmente útil, sofre do mesmo defeito, podendo dizer-se o mesmo dos bons artigo de síntese de Luís Ramalhosa Guerreiro.²¹

Se passarmos aos autores estrangeiros "neutrais", merecem ser mencionados os nomes já citados de Charles Boxer – que ingressou na carreira académica no Pós-Guerra e modernizou a sua abordagem inicial, continuando a publicar trabalhos importantes até aos anos oitenta – e de George Winus.²² Justifica-se também falar do dinamarquês Niels Steensgaard e do seu *Carracks, Caravans and Companies*, publicado em 1973 com grande difusão internacional. Não tratando embora dos conflitos luso-neerlandeses propriamente ditos, a obra foi importante para a visão que se foi tendo deles, pois procedeu a uma comparação entre o Estado da Índia e as companhias das Índias Orientais neerlandesa e inglesa muito desfavorável para aquele, descrito como uma organização historicamente "atrasada" em relação às companhias, representantes da modernidade capitalista.²³ Foi no entanto preciso esperar pelos anos noventa para um

20 Maria Manuela Sobral Blanco, "Os holandeses e o império português do Oriente: 1595-1641" (tese de licenciatura, 2 vols., Universidade de Lisboa, 1974).

21 João C. da Silva de Jesus, "As armadas do Sul: a navegação militar no Índico Oriental, 1580-1607" (tese de mestrado, Universidade de Lisboa, 1998). Luís Ramalhosa Guerreiro, "O declínio português no Índico e a hegemonia holandesa (1596-1650)," *Clio* 10 (2004): 111–34.

22 Segue-se uma lista não exaustiva dos trabalhos mais especializados de C.R. Boxer com interesse para o tema e período desta tese publicados depois do fim da Segunda Guerra Mundial: C.R. Boxer, "Portuguese and Spanish Rivalry in the Far East During the 17th Century (I)," *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland* nº 2 (Dezembro 1946): 150–64. Boxer, "Portuguese and Spanish Rivalry in the Far East During the 17th Century (II)," *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland* nº 1 (Abril 1947): 91–105. Boxer, *Fidalgos in the Far East, 1550-1770* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1948). Boxer, *The Christian Century in Japan, 1549-1650* (Berkeley: University of California Press, 1951). Boxer e J.A. Frazão de Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça, 1558-1610* (Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1955). Boxer, *The Great Ship from Amacon. Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640* (Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960). Boxer, "War and Trade in the Indian Ocean and the South China Sea, 1600-1650," em *Portuguese Conquest and Commerce*, artigo VI. Quanto a Winus, ver os vários estudos compilados em Winus, *Studies on Portuguese Asia*.

23 Simplificando bastante, pode dizer-se que Steensgaard caracterizou o Estado da Índia como uma organização "redistributiva", com uma atitude face ao comércio definida como "parasitária" porque interessada apenas em taxá-lo ou saqueá-lo através do corso (ou cobrar-lhe protecção contra este). As companhias, por oposição, praticariam o comércio com um intuito já genuinamente capitalista de maximização de lucros. Distinguir-se-iam também, em escala e sofisticação, dos mercadores asiáticos, cuja actividade Steensgaard descreveu como um negócio de "vendilhões" (*peddler's trade*). Note-se que, na altura em que foi escrita, esta reivindicação da modernidade económica da VOC representou uma novidade para a própria historiografia neerlandesa. Algo imprevisivelmente, foi dos Países Baixos que

novo trabalho vir recolocar os termos em que era tradicionalmente visto o conflito luso-batavo na Ásia. Em 1993, Sanjay Subrahmanyam, já então autor de uma série de estudos significativos sobre a Índia do Sul e o Índico no período moderno – baseados na utilização combinada de, entre outras, fontes portuguesas e neerlandesas –, publicou uma síntese da história do império português no Oriente entre 1500 e 1700.²⁴ Na parte respeitante às relações luso-neerlandesas, o autor minimizou os danos sofridos pelo Estado da Índia nas três primeiras décadas do século XVII, alegando que a situação só se tornou grave na década de trinta – como vimos que já haviam defendido Meilink-Roelofs e Winus e Blussé e viria a defender Ernst van Veen.²⁵

Para além desta questão de periodização, Subrahmanyam interessou-se sobretudo em relativizar o contributo da VOC para o declínio do Estado da Índia através da redefinição do conflito luso-neerlandês como um fenómeno com mais que dois participantes. Alegando que tem sido descrito redutoramente como um confronto bidimensional entre europeus em terras e mares asiáticos, o autor defendeu a natureza mais amplamente multinacional do conflito, que envolveu participações importantes dos aliados de um e de outro lado, de modo nenhum irrelevantes para o resultado. Acresce que os portugueses sofreram perdas graves às mãos de contendores sem ligações à VOC, pois, globalmente considerado, o contexto asiático passou a ser-lhes menos favorável, devido a um conjunto de ocorrências pouco propícias mais ou menos simultâneas.

Subrahmanyam ofereceu assim uma imagem do declínio do Estado da Índia que tentou ir além do que se pode chamar, com alguma pompa, a "monocausalidade neerlandocêntrica" da visão tradicional, que fazia da VOC o agente quase único da longa série de derrotas portuguesas a partir dos anos trinta. O autor contrapôs a esta

partiu a crítica mais severa ao livro, num longo artigo de 1980 da então decana dos especialistas da expansão neerlandesa, Marie-Antoinette Meilink-Roelofs, que o declarou esquemático e infundamentado. Alguns anos depois, Sanjay Subrahmanyam retomou a crítica em termos agressivos, acusando a obra de preconceituosa. Teremos ocasião de verificar que, para além de Steensgaard, a modernidade comparada de portugueses (ou de ibéricos) e de neerlandeses (ou de norte-europeus) tem sido um tema recorrente da historiografia, ao qual se voltará, no campo da história militar. Niels Steensgaard, *Carracks, Caravans and Companies. The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century* (Lund: Studentlitteratur, 1973). M.A.P. Meilink-Roelofs, "The Structures of Trade in Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. Niels Steensgaard's 'Carracks, Caravans and Companies'. The Asian Trade Revolutions. A Critical Appraisal," *Mare Luso-Indicum* IV (1980): 1–43. Sanjay Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History* (London: Longman, 1993), 270–77. Sanjay Subrahmanyam, "The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: Its Historiographical Context," *International Journal of Maritime History* V, nº 2 (1993): 239–53. Sanjay Subrahmanyam, "The 'Kaffirs of Europe'. A Comment on Portugal and the Historiography of European Expansion in Asia," *Studies in History* IX, nº 1 (1993): 131–46.

²⁴ Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia*.

²⁵ Ibid., 144-80.

visão de "agente único" a noção mais ambígua da companhia como um catalisador do declínio do Estado, que teria favorecido os muitos factores adversos que este tinha contra si. Por outras palavras, o declínio foi um fenómeno asiático, estimulado por um conjunto específico de circunstâncias asiáticas bem aproveitadas por uma força europeia que actuou sempre condicionada pelo contexto local.²⁶

As sínteses de Subrahmanyam e van Veen, enquanto resumos actualizados e devidamente "bilingues" dos conflitos luso-neerlandeses orientais, forneceram uma base importante para o estudo do tema desta tese – embora a visão de conjunto que oferecem necessite de ser complementada pelos trabalhos exaustivos mais antigos de história factual referidos atrás. Pode dizer-se que quer Subrahmanyam, quer van Veen partilham uma inclinação para pelo menos matizar a influência da VOC sobre os destinos dos portugueses na Ásia, em clara reacção à visão tradicional do choque entre ambos como um confronto decisivo, que remeteria tudo o resto a um papel secundário. No entanto, ambos, ao situarem nos anos trinta o começo do período mais grave do conflito e ao relativizarem, até certo ponto, o seu contributo para os problemas do Estado da Índia – sobretudo antes dos ditos anos trinta – não esclareceram satisfatoriamente a questão dos efeitos nocivos do corso batavo, invocado logo desde a primeira década de Seiscentos como causa importante de declínio pelas fontes lusas. Os dois definiram a década de trinta como decisiva devido ao escalamento da guerra convencional que trouxe, menosprezando aparentemente o impacto da "guerrilha" corsária, iniciada muito antes de 1630. Ernst van Veen, em particular, embora frisasse a importância do corso como fonte de sustento para a companhia nos seus dois primeiros decénios de existência, considerou que, até 1625, teria afectado mais a navegação chinesa para as Filipinas.²⁷ E, como já se viu, defendeu que o declínio da Carreira da Índia antecedeu o período em que ela passou a estar sujeita à ameaça regular das esquadras da VOC (com o início, em 1636, dos bloqueios sazonais da barra de Goa).

No entanto, se quer os bloqueios regulares de Goa, quer as grandes derrotas militares convencionais dos portugueses começaram apenas nos anos trinta, tanto o empobrecimento do Estado da Índia, como a pressão do corso da VOC sobre a

26 Esta relativização do peso da VOC através da valorização dos factores asiáticos do declínio do Estado da Índia foi retomada no trabalho já mencionado de Ernst van Veen. Vimos, porém, que van Veen lhe acrescentou a noção de que a companhia não teria contribuído de modo importante para o brusco declínio da Carreira da Índia na viragem das décadas de vinte para a de trinta, explicando este através de um factor não asiático – a retirada de capital mercantil cristão-novo da Carreira a partir de 1627.

27 Veen, *Decay or Defeat?*, 55-83, 187-94, 204-07.

navegação intra-asiática antecederam seguramente o período. Impõe-se assim olhar com mais atenção para o tema negligenciado do curso da companhia contra a navegação portuguesa. Ao contrário do que acontece com as grandes batalhas navais, os trabalhos de referência de história naval de Macleod e Botelho de Sousa não são uma fonte satisfatória sobre o fenómeno, de que tratam muito incompletamente. O resumo das poucas obras que se debruçaram sobre o tema com algum detalhe dará uma ideia dos conhecimentos e das opiniões disponíveis. Abordar-se-á em primeiro lugar os efeitos sobre a navegação intra-asiática e, em segundo, aqueles sobre a navegação euro-asiática, isto é, a Carreira da Índia.

O curso neerlandês contra a navegação intra-asiática portuguesa

Sanjay Subrahmanyam, no seu *The Portuguese Empire in Asia*, concedeu pouca atenção ao curso neerlandês. Antes, no entanto, tratara do fenómeno em mais detalhe na sua importante monografia sobre a Índia do Sul, que complementou com um grande número de artigos sobre temas relacionados.²⁸ Importa frisar sobretudo a sua insistência em distinguir o Estado da Índia dos particulares lusos que viviam tanto dentro como fora das suas fronteiras. Tratava-se de um conjunto complexo, que a designação genérica e simplificadora de "portugueses" usada pela historiografia tende a fazer esquecer, sugerindo a existência de um bloco coeso que não pode ser dado por adquirido.²⁹ Este ponto interessa à questão do impacto do curso batavo, pois

28 É sabido que foi nesta série de trabalhos – baseados em extensa investigação de arquivo – que o autor desenvolveu as suas ideias principais sobre a presença portuguesa na Ásia. A sua abordagem norteou-se pela preocupação de contrariar visões monolíticas e extáticas do fenómeno, advogando a necessidade de considerá-lo uma realidade regionalmente diferenciada e que evoluiu ao longo do tempo. Sanjay Subrahmanyam, *The Political Economy of Commerce: Southern India 1500-1650* (Cambridge: Cambridge University Press, 1990). Parte dos artigos associados a este livro foram compilados em Subrahmanyam, *Comércio e conflito. A presença portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700* (Lisboa: Edições 70, 1994) [edição original, em inglês: 1990].

29 Comparativamente, a designação genérica de "neerlandeses" é menos problemática, pois o grosso dos ditos "neerlandeses" na Ásia definiam-se por estarem ao serviço da VOC, formando assim um grupo mais consistente. Subrahmanyam fez remontar a oposição entre os interesses do Estado da Índia e os de grupos de particulares lusos no Golfo à segunda metade do século XVI, quando Goa demonstrou as primeiras veleidades monopolistas em relação ao comércio na região. Não, note-se, em benefício de um trato explorado directamente pela Coroa, mas sim de rotas comerciais por ela concedidas a particulares em regime de exclusividade. Sabe-se, com efeito, que a Coroa, na segunda metade de Seiscentos, optou por retirar-se da maior parte do comércio intra-asiático em que participava directamente, passando a conceder em mercê a particulares as viagens mercantis que antes explorara. Estas viagens régias tinham às vezes gozado de privilégios monopolistas, às vezes não, e este regime misto continuou a vigorar quando passaram a ser concedidas a particulares. No caso do Golfo de Bengala, contudo, as viagens das carreiras

Subrahmanyam defendeu que, no Golfo de Bengala, ele afectou de modo distinto o Estado da Índia propriamente dito, mais pesadamente atingido, e grupos diferentes de particulares portugueses, alguns dos quais lograram sobreviver-lhe melhor.³⁰ Concluiu que a VOC, neste período, não foi capaz de provocar pela força o declínio generalizado da concorrência na região do Golfo de Bengala, mas apenas a reorientação de rotas existentes – reorientação esta que prejudicou um porto, São Tomé de Meliapor, associado ao comércio concessionado do Estado da Índia, mas beneficiou outro, Negapatão, com uma comunidade portuguesa importante, mas muito autónoma dos centros de poder do Estado.

O autor comparou expressamente a situação de Negapatão à do sultanato indonésio de Macassar, em Celebes, que, pela mesma altura, desempenhou um papel semelhante enquanto ponto fulcral de uma rede de comércio paralelo das especiarias raras das vizinhas Molucas – em concorrência com a VOC e em colaboração, também, com particulares portugueses (e mantendo ligações a Negapatão).³¹ Não ignorou que os navios de Negapatão eram periodicamente perseguidos e capturados pelas esquadras neerlandesas, mas considerou que tal funcionaria apenas como um factor mais de

Goa-Pulicate-Malaca e Goa-Pulicate-Pegu só então começaram a ser feitas em regime de exclusividade. Subrahmanyam frisou que o Estado da Índia só teria meios de fazer aplicar plenamente as suas prescrições monopolistas nas viagens que tivessem como destino final um porto nos seus domínios, como era o caso de Malaca, mas como quase nunca foi o caso no Pegu. Defende, porém, que o efeito, pelo menos, das restrições colocadas à navegação entre Pulicate (e, consequentemente, a sua vizinha São Tomé de Meliapor, a que Pulicate servia de porto) e Malaca não foram negligenciáveis. Além de haverem, segundo alega, contribuído para o declínio de Pulicate – a par das consequências da derrota do reino de Vijayanagar na famosa batalha de Talikota (1565), que enfraqueceram as ligações do reino ao porto, parte integrante do seu território –, prejudicaram paradoxal e contraproducentemente aquela que era a principal rota do Golfo de Bengala com término em Malaca, que viu o seu tráfico diminuir por causa delas. Teriam igualmente favorecido o surgimento do que o autor define como uma rede paralela "anti-Estado da Índia" na região, centrada em portos fora da órbita do dito Estado como Masulipatão, no norte do Coromandel, e Aceh, no norte ocidental de Samatra. Subrahmanyam faz questão de distinguir "anti-Estado da Índia" de antiportuguês e de sublinhar que havia particulares lusos integrados na referida rede paralela. Subrahmanyam, *The Political Economy of Commerce*, 108-14, 144-66.

30 O impacto da chegada da VOC à costa do Coromandel, no sueste da Índia, teria sido muito distinto nas duas posições lusas principais na região: São Tomé de Meliapor, perto de Pulicate, no meio da costa; Negapatão, a sul. Como os batavos se instalaram em Pulicate logo na primeira década de Seiscentos e os portugueses de Meliapor nunca conseguiram desalojá-los, esta última povoação, privada do uso do porto vizinho – muito mais conveniente que o próprio – e sujeita à ameaça dos sempre próximos navios da companhia, viu o seu comércio definhir, sobretudo o da carreira oficial de Malaca (que constituía a principal ligação do Coromandel à praça luso-malaia admitida formalmente pelo Estado da Índia). Negapatão, pelo contrário, mais longe da sombra tanto da VOC como do Estado, animou durante algumas décadas uma rede comercial paralela ao trato da companhia – como Masulipatão, a norte, fizera na meia centúria anterior em relação às veleidades monopolistas de Goa. Ibid., 190-213.

31 Macassar contava também com uma comunidade mercantil portuguesa de vulto. Manteve ligações directas e indirectas importantes com Negapatão, pois, onde era o principal fornecedor alternativo do cravo das Molucas, Negapatão seria o principal fornecedor alternativo de têxteis do Coromandel, com que aquele cravo se comprava. Subrahmanyam, "O comércio e a bandeira: os portugueses em Negapatão, 1530-1658," em *Comércio e conflito*, 104.

incerteza na tradicionalmente insegura navegação de longo curso, um “facto da vida” (*fact of life*) sem gravidade excepcional.³² Por outras palavras, negou ao curso da VOC, neste caso, a capacidade de arruinar por si só uma rede de rotas mercantis lucrativas.

Para além do Golfo de Bengala, Subrahmanyam tratou dos problemas colocados pelo curso neerlandês à navegação portuguesa a propósito dos seus efeitos alegadamente ruinosos sobre o comércio de Cochim, na costa ocidental indiana.³³ Levantou, a este respeito, a importante questão da fiabilidade das muitas queixas sobre o assunto que enchem as fontes lusas. Na esteira de Anthony Disney, chamou a atenção para a necessidade de relativizar muitas delas, que exagerariam conscientemente uma realidade menos dramática que o sugerido. Aceitou assim que algumas lamentações sobre a alegada miséria de Cochim fossem escritas interessadamente, como exageros calculados para influenciar a Coroa a isentá-la de exações fiscais e de pedidos de empréstimos – de que seria alvo prioritário, pela sua fama de prosperidade – e para conseguir-lhe mercês como concessões de viagens. Frisou, contudo, que há um limite para o questionamento das fontes e que, a partir de cerca de 1630, a realidade do empobrecimento da cidade parece indesmentível, devido às muitas perdas para neerlandeses e ingleses no seu comércio mais importante – aquele que se fazia com Malaca e as zonas além.³⁴

Este primeiro livro de Sanjay Subrahmanyam influenciou o trabalho já referido de James Boyajian sobre o comércio português na Ásia em 1580-1640.³⁵ No tocante ao ponto específico dos efeitos do curso neerlandês, Boyajian alegou que teria sido sobrevalorizado, sobretudo nas duas primeiras décadas de Seiscentos e sobretudo em relação ao comércio particular feito à margem do Estado da Índia.³⁶ Apoiou-se, para tal,

32 Subrahmanyam, *The Political Economy of Commerce*, 206, 209.

33 Ibid., pp. 218-31.

34 Não deixou, porém, de valorizar um evento coevo igualmente adverso e para o qual não houve outros europeus a contribuir: a expulsão dos portugueses de Hughli, em Bengal, em 1632, nociva para o importante comércio de Cochim com a região.

35 Vindo do estudo das relações dos grandes banqueiros cristãos-novos portugueses com a Monarquia Católica no reinado de Filipe IV, Boyajian veio revelar a até então insuspeitada extensão das ligações do comércio privado euro-asiático e intra-asiático português às redes mercantis globais cristãs-novas. Defendeu a necessidade de revalorizar a importância do dito comércio privado euro-asiático e intra-asiático luso durante a maior parte do período da União Ibérica, contestando a ideia de que teria entrado imediatamente em declínio com a chegada à Ásia das companhias das Índias norte-europeias no princípio do século XVII. Arguiu que a verdadeira viragem só se começou a dar por volta de 1620, quando se iniciou um período em que, por um lado, as altas perdas da Carreira da Índia teriam afugentado os capitais dos cristãos-novos do comércio euro-asiático, e, por outro, um alegado aumento da pressão militar das companhias na costa ocidental indiana teria feito declinar o comércio intra-asiático mais controlado por Goa. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia*.

36 Ibid., 150-64.

na distinção feita originalmente por Subrahmanyam entre o trato feito através do sistema de concessão de viagens, muitas vezes em regime de exclusividade, e o restante comércio intra-asiático português, autorizado ou não pelo Estado da Índia. Quando os neerlandeses e os ingleses chegaram ao Oriente, as viagens concessionadas faziam-se em grandes navios de carga mal armados, que eram alvos óbvios e fáceis. Sob a nova ameaça das esquadras das companhias das Índias, houve, primeiro, que passar a escoltá-los por galeões e, depois, que trocá-los por galeotas, embarcações mais ligeiras. Os resultados não foram brilhantes e o número de rotas concessionadas baixou, baixando muitas vezes também o seu valor estimado, assim como aquilo que rendiam às alfândegas do Estado. Como Subrahmanyam, Boyajian afirmou, porém, que não se deve tomar a parte pelo todo e que o declínio, em geral, das viagens concessionadas não implicou o declínio da totalidade do comércio português. Sublinhou assim a importância continuada do trato costeiro das cáfilas, que, até cerca de 1620, teria permanecido largamente imune à ameaça neerlandesa e inglesa. A quebra do grosso das viagens teria, por outro lado, resultado, em parte, da concorrência de particulares portugueses, agora que os concessionários já não se poderiam valer das grandes naus de outrora e que o enfraquecimento do poder naval do Estado da Índia teria diminuído a sua capacidade de fazer aplicar as restrições de outrora. Por fim, se mesmo viagens concessionadas que nunca definharam, como a do Japão, teriam passado a render menos às alfândegas, teria sido menos por uma quebra do comércio propriamente dito que pela utilização de galeotas, pois estas, pelas cargas menos volumosas que transportavam, facilitavam a fuga aos direitos aduaneiros. A tendência "centrífuga" de reforço do comércio particular não controlado ou mal controlado por Goa ter-se-ia acentuado após 1620, por efeito do que o autor diz ter sido a pressão crescente de esquadras de bloqueio norte-europeias sobre a capital do Estado da Índia e também sobre Cochim.³⁷

Interessa notar como a inversão de pontos de vista – do português para o neerlandês – pode ser surpreendente. O historiador neerlandês Victor Enthoven abordou a questão a partir do outro lado, tentado medir a importância do curso da VOC, não para o Estado da Índia, mas para a própria companhia (considerando, portanto, tanto presas portuguesas como outras).³⁸ Concluiu que o seu peso nas receitas nos primeiros vinte anos da sociedade (1602-1622) foi bastante grande, diminuindo depois

³⁷ Ibid., 220-40.

³⁸ Victor Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de republiek: handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621* (Leiden, 1996), 207-11.

proporcionalmente. Esta diminuição seria, segundo defende, indicativa da transformação pela qual a VOC teria tido que passar nos anos 20 do século XVII, deixando de ser a autêntica *kaapvaartcompagnie* que fora na vintena precedente.³⁹ Confrontada com o fim dos apoios financeiros públicos de que gozara ao longo dos seus primeiros vinte anos de existência, precisou de se converter numa verdadeira companhia comercial, maximizando os seus rendimentos mercantis e fazendo, com isso, baixar proporcionalmente as receitas do corso no conjunto das suas rendas.

É curioso também notar que Enthoven defendeu esta ideia da dependência "estrutural" do corso por parte da VOC em 1602-1622 com base no trabalho de Ernst van Veen, que fora o primeiro a chamar a atenção para o facto de que, nos primeiros e difíceis vinte anos da companhia, ela optara decididamente pelos ataques corsários como meio suplementar de financiamento.⁴⁰ Vimos, de facto, que van Veen não parece ter concedido muita importância aos efeitos dos ataques neerlandeses à navegação portuguesa, o que se afigura, à primeira vista, contraditório com a afirmação da importância da guerra de corso para a VOC. Em princípio, o que seria uma fonte de importante de receitas para um lado não deveria ser minimizado enquanto fonte de prejuízos para o outro. Mas isso ignora que os lusos não foram as únicas vítimas das esquadras da companhia e, que, como também já vimos, segundo o autor, neste período em que o corso foi para ela mais importante, não foram sequer as principais.⁴¹ Até cerca de 1625, teriam ficado atrás dos chineses que navegavam para Manila, que é classificada como a zona alvo principal do corso neerlandês na Ásia no período. Esta valorização da importância inicial das Filipinas para a VOC adequa-se à ideia central de van Veen, exposta em cima, de que as prioridades regionais da companhia a teriam desviado até aos anos trinta de regiões onde pudessem afectar com gravidade os interesses portugueses.

Chegados aqui, convém chamar a atenção para a pouca informação quantitativa disponível sobre o corso da VOC contra a navegação intra-asiática portuguesa (ao contrário do que veremos ser o caso com a Carreira da Índia). Ao discutirem o assunto, Subrahmanyam, Boyajian e van Veen referiram apenas casos avulsos de capturas e outros recontros. Enthoven mencionou duas enumerações de capturas da companhia,

39 *Kaapvaartcompagnie*, literalmente "companhia de corso".

40 Ibid., 211, nota 249. Enthoven citou um trabalho então inédito de Ernst van Veen, que só publicaria *Decay or Defeat?* em 2000.

41 Veen, *Decay or Defeat?* 187-94, 204-07.

uma referente ao período que vai até 1609 e outra aos anos 1606-1623, sendo que ambas incluirão tanto presas lusas como não lusas. Para além disso, Francisco Bethencourt usou um importante inventário português de perdas de navios, mas restrito aos anos de 1629-1635, já fora do período deste estudo.⁴² Contudo, o único autor a fornecer até ao momento informação estatística exaustiva sobre as perdas da navegação intra-asiática lusa para as esquadras da VOC foi o norte-americano George Bryan Souza, motivo pelo qual é tratado em último lugar neste resumo bibliográfico.

A tese de doutoramento de Bryan Souza foi publicada em 1986 e influenciou tanto James Boyajian como Sanjay Subrahmanyam, contribuindo de maneira importante para apoiar a revalorização que Boyajian levou a cabo da importância do comércio privado português na Ásia para além de 1600.⁴³ No entanto, há que dizer que, no tocante à questão propriamente dita do curso, Bryan Souza, no livro, não foi tão longe quanto Subrahmanyam e Boyajian na relativização da importância dos ataques da VOC, chamando, pelo contrário, a atenção para a gravidade para a navegação lusa no Mar do Sul da China das perdas sofridas na década de trinta na região dos Estreitos de Malaca.⁴⁴ Só num artigo escrito alguns anos depois, porém, é que tratou do assunto em

42 Arquivo Nacional da Torre do Tombo (ANTT), Lisboa, Manuscritos da Livraria, nº 816, fls. 257-263v. Francisco Bethencourt, "Configurações do império," em *História da expansão portuguesa*, ed. Francisco Bethencourt e Kirti N. Chaudhuri, vol. II (Lisboa: Círculo de Leitores, 1998), 276-386 [289].

43 Centrada no estudo do comércio de Macau nos séculos XVII e na primeira metade do século XVIII, aproxima-se, em alguns aspectos, dos trabalhos monográficos posteriores já referidos de Subrahmanyam sobre a Ásia do Sul e o Golfo de Bengala. Destacava-se similarmente por, na área dos estudos asiáticos de língua inglesa, se basear sobretudo nas subaproveitadas fontes em português e neerlandês, duas línguas europeias mal conhecidas no mundo da historiografia anglófona da Ásia. Outra afinidade era que, no respeitante à matéria mais propriamente "portuguesa", se debruçava sobre um período visto até então como uma época de declínio e sobre uma área, o Mar do Sul da China, periférica do ponto de vista do Estado da Índia e onde a presença de particulares predominava sobre a da Coroa. Subrahmanyam faria depois o mesmo, privilegiando o estudo da presença lusa no Golfo de Bengala sobre o Índico Ocidental e prolongando as suas investigações do século XVI até ao negligenciado século XVII. Por fim, na esteira de investigações prévias pioneiras de C.R. Boxer (os muitos trabalhos de Boxer sobre o comércio Macau-Japão foram uma fonte importante para Souza, tal como o foi também a sua biografia de Francisco Vieira de Figueiredo, onde deu a conhecer a extensão do comércio particular português no sultanato de Macassar), Bryan Souza identificou rotas comerciais que mantiveram uma considerável vitalidade para além da data em que o surgimento em cena das companhias das Índias norte-europeias devia, segundo a historiografia tradicional, tê-las feito entrar em decadência; nomeadamente, para o período que aqui nos interessa, o comércio com o Japão nos anos trinta do século XVII, o comércio de Macau com Manila nos anos vinte e trinta, e o comércio com Macassar a partir dos anos vinte. Subrahmanyam, já o vimos, faria o mesmo com o comércio de Negapatão (onde incluiu, significativamente, ligações a Macau, Manila e Macassar). George Bryan Souza, *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754* (Cambridge: Cambridge University Press, 1986). Boxer, *Fidalgos in the Far East*. Boxer, *The Christian Century in Japan*. Boxer, *The Great Ship from Amacan*. Boxer, *Francisco Vieira de Figueiredo: A Portuguese Merchant-Adventurer in South East Asia, 1624-1667* ('s Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1967).

44 Souza, *The Survival of Empire*, 175.

detalhe.⁴⁵ Inverteu então os termos do problema, afirmando que o alto nível *continuado* destas perdas apontaria para a existência de um comércio mesmo assim altamente lucrativo, como se atestaria pela capacidade evidenciada de suportar grandes perdas de capital durante bastante tempo.⁴⁶ Reforçou assim o seu caso a favor da persistência do vitalidade do trato luso no Mar do Sul da China com base num dado – o alto número de perdas desse trato – à primeira vista adverso à sua argumentação.

Independentemente desta conclusão, importa notar que o artigo se baseava num extenso quadro onde se visava listar o conjunto das perdas da navegação portuguesa na Ásia em 1600-1684, entre as quais as perdas para os neerlandeses aparecem como esmagadoramente maioritárias. Segundo o autor, o quadro fora elaborado para inclusão no seu livro, mas tivera de ficar fora por razões de espaço. A sua publicação posterior numa obra de difícil acesso fora de Portugal fez com que seja pouco conhecida. Foi pena, pois a informação que fornece é muito rica: cada perda identificada de navio aparece discriminada individualmente, com indicação – quando a há – da data da ocorrência e do nome, tipo, tonelagem, registada ou estimada, da embarcação, assim como do nome de proprietário ou comandante; aponta-se ainda a causa da perda, conforme resultou de naufrágio, de um acto de pirataria ou de uma "acção naval" (isto é, de um ataque das forças navais de estados asiáticos, das companhias das Índias inglesa ou neerlandesa, ou ainda de particulares neerlandeses patrocinados pela VOC); para os casos de pirataria e acção naval, regista-se se a perda se deu com a captura do navio ou apenas com a sua destruição; por fim, fornece-se o valor registado ou estimado de cada perda, a par dos portos de partida e de destino da embarcação perdida.

As possibilidades analíticas abertas por este tipo de levantamento são evidentes. Para já, importa frisar, em primeiro lugar, o grande avanço que o artigo em que apareceu constituiu em relação aos outros trabalhos que abordaram o tema do curso da VOC contra a navegação intra-asiática lusa de um modo, em comparação, muito mais "impressionista". Em segundo lugar, é de notar que o quadro só pôde ser elaborado graças à utilização combinada de fontes portuguesas e neerlandesas, com predomínio destas, informativamente mais ricas. Em terceiro lugar, por fim, apesar de tudo o que precede, convém também sublinhar as limitações do levantamento, sobretudo o que

45 George Bryan Souza, "Commerce and Capital: Portuguese Maritime Losses in the South China Sea, 1600-1754," em *As relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente. Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991)*, ed. Artur T. de Matos e Luís Filipe F.R. Thomaz (Lisboa-Macau, 1993), 321–48.

46 Ibid., 332-39.

parece ser uma cobertura deficiente das áreas mais a ocidente (resultado, com toda a probabilidade, da especialização regional do autor). Há que dizer que o próprio Bryan Souza foi o primeiro a reconhecer tais limitações, insistindo na natureza ainda preliminar do quadro, a necessitar de aprofundamento.⁴⁷

Pode dizer-se, em balanço, que os trabalhos referidos de Bryan Souza, Subrahmanyam e Boyajian, no muito que têm em comum, oferecem uma visão sobretudo ambivalente do curso antiportuguês da VOC na Ásia, mais do que propriamente "revisionista". Nenhum dos três nega a importância do dito curso e o seu contributo para uma quebra final real de pelo menos parte do comércio português. Do seu trabalho, infere-se apenas a necessidade de uma perspectiva mais matizada do fenómeno, que leve em conta a desigualdade dos seus efeitos conforme os períodos em que ocorreu e as rotas comerciais concretas que afectou. Este tipo mais ambíguo de abordagem não teve até agora muito acolhimento na historiografia portuguesa, onde tende a predominar uma visão mais "pessimista" do impacto dos ataques corsários neerlandeses. Aceita-se assim, em regra, que a quebra das rendas do Estado da Índia derivadas do comércio nas primeiras décadas do século XVII espelhe uma rápida quebra paralela de praticamente todo o comércio particular português na Ásia, seguindo-se à letra o que as fontes lusas conhecidas da época diziam.

O impacto da pirataria e do curso é um tema que se presta a incertezas e diferenças de opinião que fazem lembrar o dilema clássico de saber se um copo com água pelo meio está meio cheio ou meio vazio. Um pessimista pode ver num alto número de capturas um indício de perdas graves para o comércio, enquanto um optimista as pode achar, pelo contrário, um sinal de vitalidade do mesmo comércio (se havia muitas perdas, era porque haveria muitos navios a comerciar...). Para além disso, porém, as incertezas específicas existentes em relação ao curso antiportuguês da VOC na Ásia podem ter que ver com o conhecimento quantitativo insuficiente que temos do fenómeno. O infelizmente mal conhecido levantamento de George Bryan Souza representa um enorme avanço sobre todo o restante trabalho sobre o tema. Vimos que o próprio autor lhe apontou limitações, frisando a sua natureza preliminar e sublinhando a necessidade de o aprofundar. Esse é um dos propósitos principais desta tese.

47 Ibid., 333.

O curso neerlandês contra a navegação euro-asiática portuguesa

Discutiu-se até aqui o curso neerlandês contra a navegação intra-asiática portuguesa, mas sabe-se que o tráfego marítimo entre Portugal e a Ásia – a chamada Carreira da Índia – também foi afectado pelas depredações da VOC e de outros particulares das Províncias Unidas.⁴⁸ A navegação da Carreira é muito melhor conhecida, estatisticamente e não só. De facto, sob a denominação genérica de "navegação intra-asiática", alberga-se um grande número de rotas, percorridas por muitas embarcações de tipo variado pertencentes, na maior parte, a privados. A Carreira, pelo contrário, consistia numa única rota, sulcada por um número reduzido de grandes naus agrupadas em armadas anuais organizadas pela Coroa. Em parte por isso, há mais informação sobre os movimentos dos seus navios nas fontes disponíveis – onde avultam as muitas listas detalhadas de armadas anuais conhecidas como *relações de armadas*. Ajudou também que o grosso das fontes portuguesas sobreviventes sobre a história do Estado da Índia tenha sido redigido em Lisboa ou Goa, ou seja, os dois términos da rota da Carreira. Por contraste, escasseia documentação sobre o Estado escrita fora de Lisboa e de Goa, como veremos à frente. Faltam igualmente fontes não oficiais, oriundas dos meios dos particulares, que dominavam as rotas intra-asiáticas.

Por todas estas razões, sabe-se mais sobre a Carreira da Índia do que sobre as rotas intra-asiáticas. Mesmo a mais importante e notória delas, a que ligava Goa a Macau e ao Japão, só é conhecida em detalhe no seu troço final Macau-Nagasaki.⁴⁹

48 Vitorino Magalhães Godinho, *Os descobrimentos e a economia mundial*, vol. III, 2ª edição, correcta e ampliada (Lisboa: Presença, 1981): 43-79. Bentley Duncan, "Navigation Between Portugal and Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries," em *Asia and the West. Encounters and Exchanges from the Age of Explorations. Essays in Honor of Donald F. Lach*, ed. Cyriac K. Pullapilly e Edwin J. van Kley (Notre Dame, Indiana: Cross Cultural Publications, Cross Roads Books, 1986), 3-25. Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso, e António Lopes, *Naufrações e outras perdas da "Carreira da Índia": séculos XVI e XVII* (Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998). João Paulo Aparício e Paula Pelúcia Aparício, "As relações das armadas e a Carreira da Índia: contribuições para uma análise crítica," em *Ars nautica: Fernando Oliveira e o seu tempo, humanismo e arte de navegar no renascimento europeu (1450-1650)*. *Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia*, ed. Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro (Cascais: Patrimónia, 1999), 527-44. Veen, *Decay or Defeat?*, 57-83. Rui Landeiro Godinho, *A Carreira da Índia: aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)* (Lisboa: Fundação Oriente, 2005). Para uma investigação do curso neerlandês contra a Carreira da Índia – retomada em parte na presente tese –, veja-se André Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625* (Lisboa: Tribuna da História, 2012).

49 Além das várias obras clássicas de C.R. Boxer sobre o comércio Macau-Nagasaki, são de realçar os trabalhos mais recentes de Ana Leitão e João Paulo Oliveira e Costa: Ana Maria Ramalho Prosérpio Leitão, "Do trato português no Japão: presenças que se cruzam (1543-1639)" (tese de mestrado, Universidade de Lisboa, 1994). João Paulo Oliveira e Costa, "A Route Under Pressure. Communication

Onde um levantamento das perdas da navegação intra-asiática como aquele ensaiado por Bryan Souza só se pôde fazer com recurso a fontes neerlandesas, as fontes portuguesas existentes bastam para proceder a um inventário equivalente das perdas da Carreira. Por isso, o trabalho de Souza foi, até agora, único no género, enquanto há, pelo contrário, vários levantamentos das perdas da rota euro-asiática, os principais dos quais são discutidos a seguir.

O debate sobre o peso relativo das perdas para o corso no total das perdas ocorridas e sobre o contributo específico do corso inglês e neerlandês para o declínio da rota durante o período da União Ibérica (1580-1640) tem ocupado um lugar importante na historiografia da Carreira da Índia. Tal como com a navegação intra-asiática, as opiniões quanto à importância dos ataques corsários divergem. Tratou-se do assunto em maior detalhe num trabalho anterior, pelo que se resume aqui apenas o essencial da questão.⁵⁰ Tal como com a navegação intra-asiática, as opiniões quanto à importância dos ataques corsários divergem. A visão ainda hoje dominante deve muito à obra seminal de Vitorino Magalhães Godinho. Depois dele, as contribuições mais significativas para o tema vieram de Bentley Duncan e de Paulo Guinote, Eduardo Frutuoso e António Lopes, sendo ainda de registar os trabalhos recentes de João Paulo e Paula Pelúcia Aparício e de Rui Godinho. Pode dizer-se que, no essencial, todos estes autores seguiram, em maior ou menor grau, Magalhães Godinho quanto à datação e explicação do declínio da Carreira.

Segundo Magalhães Godinho, a Carreira da Índia teria funcionado com eficiência até ao fim do século XVI, com níveis aceitáveis de perdas de navios e, sobretudo, com perdas mínimas para a pirataria e para o corso. Teria sido só a partir da década de oitenta de Quinhentos que, por um lado, o número de perdas em geral teria aumentado gravemente, e que, por outro, as perdas para o corso (inglês e neerlandês) se teriam tornado, pela primeira vez, significativas. Sucede, no entanto, que as perdas para o corso, apesar de aumentarem, permaneceram minoritárias em relação às perdas por outras causas, sendo por isso difícil alegar que foi o corso o responsável principal pela pioria da situação da Carreira no período. Magalhães Godinho aventou que seria o principal responsável, sim, mas menos através de capturas propriamente ditas do que

Between Nagasaki and Macao (1597-1617),” *Bulletin of Portuguese - Japanese Studies* nº 1 (2000): 75–95.

50 Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 51-60.

através de efeitos indirectos como modificações de datas e rotas habituais de viagens por receio de ataques – modificações estas que teriam feito aumentar as perdas em geral.

Tal suposição, nunca demonstrada, "fixou doutrina", sendo partilhada por todos os autores posteriores referidos. Já a minimização da importância das perdas da Carreira antes do declínio do fim do século XVI foi contestada, pelo menos, por Guinote, Frutuoso e Lopes. Nisto, estão acompanhados por Ernst van Veen que, ao contrário deles, porém, não seguiu Magalhães Godinho na valorização do impacto do corso norte-europeu, que julgou menos importante que outros factores (vimos atrás que questionou a gravidade dos efeitos do corso até 1636, quando o declínio da Carreira estaria já consumado – não por efeito do corso e da concorrência comercial inglesa e neerlandesa, mas porque os principais investidores nela, os capitalistas cristãos-novos portugueses, teriam, a partir de 1627, optado por aplicar os seus capitais em outros mercados da Monarquia Católica).

No já citado trabalho anterior, procurou-se contribuir para a discussão sobre o tema estudando em pormenor o impacto do corso neerlandês contra a Carreira da Índia entre 1598 – data em que se estabeleceu uma ligação marítima regular entre as Províncias Unidas e a Ásia – e 1625.⁵¹ Procedeu-se, para tal, a um levantamento de todos os ataques neerlandeses registados a navios portugueses na Rota do Cabo durante o período. Complementarmente, tentou-se averiguar quais foram os efeitos reais da ameaça do corso batavo sobre a rotina estabelecida da navegação da Carreira – isto é, as rotas e calendário tradicionais das naus da Índia –, de modo a constatar se tiveram a importância que lhe foi atribuída por Magalhães Godinho e por aqueles que vieram depois dele. Concluiu-se que as alterações de rotas e calendário por medo de ataques corsários, quando as houve, tiveram pouca influência no conjunto das perdas. Procedeu-se, por fim, a uma contabilização que se espera fiável de viagens falhadas por razões directa ou indirectamente atribuíveis ao corso e, ao procurar determinar o peso relativo deste grupo de viagens falhadas no total de viagens frustradas da Carreira no período, verificou-se que foram minoritárias em relação às viagens falhadas por outras razões.⁵²

51 Trata-se de uma época em que o corso neerlandês contra a Carreira foi predominante em relação ao inglês, pouco significativo. Ibid., 221-29.

52 Em 1598-1625, identificou-se vinte e sete viagens falhadas devido ao corso (13,8% do total das viagens no período), catorze através de perdas resultantes de ataques directos (7,1%), treze através de partidas frustradas por acções de bloqueio de Lisboa (6,6%). Não é uma quantidade insignificante, mas é claramente inferior às sessenta e duas viagens falhadas por outras razões (31,6%), que foram mais do dobro, trinta e uma por perda do navio (15,8%), outras trinta e uma por arribada a Portugal ou à Índia (15,8%). Ibid., 233-34

Defendi assim que, no período em estudo, fora do campo económico, os efeitos observáveis do corso sobre a rotina estabelecida da navegação da Carreira, directos e indirectos, foram fundamentalmente esporádicos – com o grosso das acções corsárias planeadas contra as naus da Índia a concentrarem-se em 1604-1608 –, não se justificando a importância central que lhe tem sido atribuída.

O papel central atribuído ao corso no declínio da Carreira da Índia é tanto mais questionável quanto se constatou igualmente que as perdas de naus da Índia em 1598-1625 foram mais, em termos absolutos e relativos, que as da navegação euro-asiática neerlandesa em 1602-1624, mesmo sem contabilizar as perdas portuguesas atribuíveis ao corso.⁵³ Por outras palavras, num período quase idêntico, mesmo sem contar com as perdas do corso, *os portugueses, com mais de cem anos de experiência da Rota do Cabo, perderam, a navegá-la, bastante mais navios que os neerlandeses, ainda principiantes*. Isto mostra que a eficiência da Carreira, na altura, deixava comparativamente a desejar, o que vem dar razão às posições mais críticas de Niels Steensgaard, de Guinote, Frutuoso e Lopes e de Ernst van Veen sobre o desempenho global das naus da Índia, contra as visões mais “optimistas” de Vitorino Magalhães Godinho, Bentley Duncan e João Paulo e Paula Pelúcia Aparício. Segundo este último grupo de historiadores, a Carreira, numa rota difícil, teria funcionado relativamente bem até começar a ser atacada em força pelo corso norte-europeu, no fim do século XVI. Como se viu, contudo, no período que estudei verifiquei, por um lado, que os efeitos do corso, então predominantemente neerlandês, na rotina estabelecida da navegação não foram excessivamente graves, e, por outro, que, mesmo descontando as perdas provocadas por ataques corsários, os portugueses perdiam bastante mais navios que os seus novos competidores, o que aponta para que Carreira funcionasse, afinal, com algumas deficiências.

53 Em 1602-1624, a V.O.C. perdeu 4 navios à ida para o Oriente, 1,5% do total de 266 viagens de ida nesses anos; à vinda, perdeu 7, ou seja, 5,7% dos 122 retornos tentados então. Em comparação, a Carreira, em 1598-1624, perdeu, à ida, 30 navios, 16% de um total de 188 viagens, sendo que 21 destas perdas (11,2%) se deram por motivos alheios ao corso; e, em 1599-1625, à vinda, perdeu 12 navios, 15% de um total de 80 viagens, devendo-se 7 destas perdas (8,8%) a motivos alheios ao corso. Ibid., 234.

Metodologia e fontes primárias

A presente tese visa contribuir para esclarecer três questões principais. Em primeiro lugar, quais foram a evolução cronológica e a distribuição geográfica dos ataques neerlandeses à navegação portuguesa – no que se intentará ir além da imprecisão “impressionista” ainda vigente em abordagens do tema, como se explicitou atrás na discussão da excepção que a esse respeito constitui o trabalho de George Bryan Souza. Em segundo lugar, qual foi o peso efectivo dos neerlandeses nas derrotas e dificuldades do Estado da Índia no primeiro quartel do século XVII – no que se procurará avaliar o contributo batavo para os problemas dos portugueses no período, tradicionalmente atribuídos de maneira quase “monocausal” à acção dos seus novos inimigos norte-europeus, como se expôs atrás a propósito do trabalho de Sanjay Subrahmanyam, contrariador da tendência. Em terceiro, qual foi a importância de uma possível “orientalização” militar do Estado da Índia para os revezes navais lusos frente aos neerlandeses – no que se buscará examinar a hipótese de uma “asiatização” das forças lusas ter sido a causa principal das suas derrotas frente a norte-europeus, como se discutirá em detalhe no próximo capítulo.

Esta tese nasceu da vontade de alargar o estudo dos ataques neerlandeses à navegação euro-asiática lusa à totalidade da navegação portuguesa na Ásia, expandindo assim uma investigação limitada inicialmente à Carreira da Índia.⁵⁴ Com as lacunas das fontes existentes para as rotas intra-asiáticas, não é, porém, possível estudá-las do mesmo modo que a Rota do Cabo. Se as fontes neerlandesas permitem contabilizar os navios perdidos em resultado de ataques batavos com razoável exactidão, não parece haver maneira nem de apurar aproximadamente as perdas de navios devidas a outras razões, nem de ter uma ideia do total de embarcações em circulação. Queda assim impossível determinar o peso relativo das perdas para o corso – como se pode fazer com a Carreira –, ficando mais difícil estimar a sua gravidade.

Apesar desta limitação, um trabalho de levantamento feito nos moldes da investigação pioneira de Bryan Souza permitirá de certeza formar uma ideia mais precisa da mal conhecida distribuição cronológica e geográfica do corso neerlandês antiportuguês na Ásia. Um defeito da historiografia do Estado da Índia ao tratar do

⁵⁴ Ibid.

tema é uma inclinação por vezes observável para ver a VOC como uma ameaça onnipotente e onnipresente. Este erro de perspectiva advém sobretudo do desconhecimento da história da companhia, que teve ao longo do tempo prioridades regionais distintas, sobretudo durante as suas financeiramente difíceis três primeiras décadas de existência. Os seus navios não podiam assim atacar os portugueses em todo o lado. Um inventário das vezes e dos lugares em que o fizeram ajudará a divisar melhor as oscilações cronológicas e a geografia variável do curso antiportuguês da VOC.

Ao contrário do que acontece com a navegação intra-asiática, na Carreira da Índia o peso relativo das perdas directamente atribuíveis ao curso é fácil de quantificar e é sabido que não foi muito grande. Será assim simples complementar os dados das perdas das rotas intra-asiáticas para os neerlandeses com os das perdas equivalentes da Carreira – já apurados, como se viu, num trabalho anterior – completando assim um levantamento de ataques e perdas de navios que permita determinar a evolução cronológica e a distribuição geográfica do curso neerlandês contra os portugueses, quer na Rota do Cabo, quer nas rotas exclusivamente asiáticas. Isto permitirá, entre outras coisas, olhar para o curso contra a Carreira integrado no fenómeno mais geral do curso contra a navegação portuguesa na Ásia, de que foi em larga medida parte.

Passando para a discussão das fontes primárias, convém começar pelas diferenças entre as fontes portuguesas e as neerlandesas, já afloradas. Pode dizer-se que, para o período e tema que aqui interessam, o conjunto das fontes batavas se distingue, sobretudo, por uma origem regional mais variada, que o torna informativamente mais rico. O grosso da documentação lusa da época relativa ao Estado da Índia, impressa ou manuscrita, é oriunda, ou das capitais do reino ou da Monarquia Católica – isto é, de Lisboa ou de Madrid ou Valhadolid –, ou da própria capital do Estado, isto é de Goa. Em contraste, no arquivo da VOC, a par da correspondência entre as autoridades europeias da companhia e os seus representantes supremos na Ásia – o governador-Geral e o seu conselho, sediados a partir de 1619 em Batávia, Java –, subsistem séries documentais importantes provindas dos vários estabelecimentos neerlandeses no Oriente. Acresce que, na correspondência expedida para a Europa pelo governador-geral e conselho – as famosas *generale missiven* –, se resumia rotineiramente as cartas recebidas em Batávia dos outros postos da Companhia. Se isto tornou o conjunto das

fontes primárias neerlandesas algo repetitivo, garantiu, em contrapartida, que perdas de documentação dos estabelecimentos de fora de Batávia possam ser supridas pelos resumos elaborados na capital asiática da VOC.

Os trabalhos de Botelho de Sousa e Bryan Souza foram referidos atrás como exemplos das potencialidades da utilização destas ricas fontes neerlandesas para a história da navegação portuguesa na Ásia. Quer o levantamento e descrição dos recontros navais luso-batavos do primeiro, quer o inventário de perdas de navios do segundo teriam sido impossíveis com base apenas em fontes portuguesas. Com esta tese, pretende-se dar continuidade aos esforços de ambos: por um lado, visa-se actualizar o trabalho de história naval tradicional do primeiro, dando maior atenção ao estudo por ele negligenciado do curso; por outro, tenciona-se levar a cabo um levantamento das perdas da navegação lusa no Oriente por ataque neerlandês que aprofunde a investigação quantitativa pioneira do segundo.

Os ganhos evidentes de uma investigação que combine a utilização das fontes portuguesas – ainda hoje, a base quase exclusiva da historiografia do Estado da Índia – com a de um corpo documental estrangeiro significativo levantam um problema, também evidente, de ordem prática: a constituição de um universo de fontes de dimensão proibitiva. O problema é agravado pela abrangência geográfica do fenómeno em análise aqui, que se estende do Atlântico a Nagasaki. Isto obriga não apenas à consulta de uma massa muito extensa de documentação, como de uma quantidade não menos considerável de bibliografia secundária de referência, dada a necessidade óbvia de conhecer os muitos e distintos contextos locais onde ocorreram os factos em estudo. Assim, o investigador que, com alguma inconsciência, se adentra no tema, rapidamente se sente como um malabarista assoberbado com demasiadas bolas para manejar.

Para fazer face a este problema, agravado pelas limitações conhecidas de espaço das dissertações actuais, urge delimitar com realismo o âmbito temático e cronológico da investigação e insistir na natureza especializada do estudo que aqui se apresenta. Não se tentou escrever uma história política, diplomática e militar abrangente dos conflitos luso-neerlandeses na Ásia, mas apenas estudar uma parte desses conflitos, a guerra naval e de curso, com particular ênfase num elemento, o curso, até agora relativamente menosprezado. Optou-se, adicionalmente, por cingir a pesquisa até cerca de 1625, por razões de periodização expostas em baixo. No meu entender, esta circunscrição deliberada da investigação adequa-se bem à situação presente da historiografia da

presença portuguesa na Ásia no período. Já se referiu como, até há não muito tempo, o século XVII era quase um tempo proscrito para os historiadores portugueses do Estado da Índia. As duas últimas décadas, porém, vieram mudar este estado de coisas, com o aparecimento de um número considerável de trabalhos de fundo sobre a época. A acumulação crescente de conhecimento que tal permitiu reforçou a tendência para a especialização, em que este trabalho se integra.

O período de estudo situa-se entre 1595 e 1625. A data de início é fácil de explicar: foi o ano em que partiu para a Ásia Cornelis de Houtman, capitão da primeira frota neerlandesa que conseguiu chegar ao Oriente. A data do fim justifica-se por razões relativas à história quer da Carreira e do Estado da Índia, quer da VOC. Por um lado, 1625 foi quando regressaram a Portugal parte dos navios do último de uma série de grandes contingentes navais enviados ao Oriente entre 1619 e 1624. Como veremos, encerrou-se então um período de seis anos no qual todos os anos, com excepção de 1620, havia partido para o Índico uma armada extraordinária para reforçar as defesas do Estado da Índia. Despachadas de Lisboa a par dos contingentes regulares de naus destinadas a regressar no ano seguinte, estas armadas engrossaram consideravelmente o movimento da Carreira no período, tal como já sucedera com uma série similar de armadas extraordinárias entre 1605 e 1608. Das duas vezes, quis-se prover o Estado da Índia, carente de navios de alto bordo, de meios navais para enfrentar os seus novos inimigos neerlandeses e ingleses.⁵⁵ É importante notar que foi sobretudo o número anormalmente alto de partidas para a Ásia nos anos 1605-1608 e 1619-1624 que garantiu um total relativamente alto de partidas para o Oriente no primeiro quartel do século XVII. Não foram enviadas mais armadas extraordinárias para socorrer a Índia durante a era filipina, a não ser em 1629 e, a partir de 1625, o número anual de partidas para a Ásia caiu para não mais recuperar, encerrando-se com isso um capítulo da história da Carreira. Por outro lado, da parte neerlandesa, 1624 e 1625 foram os anos em que se confirmou o fim da efémera aliança anti-ibérica da VOC com a *East India Company*, a sua congénere inglesa, celebrada em 1619 na Europa e entrada em vigor no Oriente em 1620. Isto acarretou a suspensão das operações ofensivas conjuntas contra o Estado da Índia, pondo termo a um período breve de agravamento do conflito luso-neerlandês, que só depois de 1636 se voltará a reacender a uma escala comparável.

55 Teremos ocasião de ver até que ponto tal objectivo foi cumprido.

A época assim seleccionada para análise foi, por sua vez, dividida em quatro subperíodos, tratados em capítulos distintos: a) 1595-1602, a era das viagens neerlandesas pioneiras que antecederam a fundação da VOC; b) 1602-1609, o tempo que vai da fundação da companhia até à trégua hispano-neerlandesa de 1609; c) 1609-1620, uma fase de relativa acalmia do conflito luso-batavo, apesar do falhanço daquela trégua na Ásia; d) 1620-1625, um período de retoma das hostilidades, na sequência da aliança da VOC com a companhia inglesa das Índias Orientais. Estes quatro capítulos formam o corpo narrativo da tese. São anteceditos por um capítulo de contextualização que retrata o estado da navegação euro-asiática e intra-asiática portuguesa nas vésperas de serem confrontadas pelos neerlandeses, assim como o estado da guerra naval no período e o quadro do conflito global hispano-neerlandês de que a guerra luso-batava na Ásia foi parte.

Resta dizer que o âmbito cronológico escolhido acabou por influenciar o tipo de fontes utilizadas. Para o tema estudado, o primeiro quartel do século XVII é um período marcado pela abundância de fontes impressas, sobretudo do lado neerlandês, onde avultam, até 1610, um grande número de edições dedicadas às primeiras expedições batavas à Ásia e, depois de 1610, uma volumosa colectânea documental consagrada às actividades do famoso governador-geral Jan Pietersz. Coen entre 1614 e 1629 (uma espécie de equivalente da conhecida edição da correspondência de Afonso de Albuquerque e documentação associada). Acresce que a VOC, então ainda em formação, produziu no período menos documentação que depois, outra razão para que a desproporção entre as fontes de arquivo e as impressas seja menos significativa que para alturas posteriores. Do lado português, por seu lado, o núcleo central da correspondência dos vice-reis com a metrópole – os chamados *livros das Monções* – está, no que sobrou dele, maioritariamente transcrito ou resumido em forma impressa, o que, para as fontes, diferencia de maneira importante o período de épocas subsequentes.

Tudo isto levou a que se privilegiasse nesta tese as fontes impressas. O grosso do trabalho de arquivo levado a cabo concentrou-se na altura posterior, pois o propósito inicial – demasiado ambicioso – era levar a investigação até 1640. Tal implicou que, por exemplo, os frutos de um verão passado nos arquivos de Haia, em 2011, tenham que ficar a aguardar melhor hora para vir à luz (e um conjunto de dispendiosas reproduções digitais trazidas dos Países Baixos permaneça, por enquanto, por aproveitar...). Crê-se, porém, que a riqueza das fontes impressas usadas – sobretudo das neerlandesas,

desconhecidas da maioria dos investigadores do Estado da Índia – compensará este menor peso da documentação de arquivo.

1. Navegação portuguesa na Rota do Cabo e na Ásia no fim do século XVI.

A guerra no mar e os inimigos norte-europeus da Monarquia Católica no fim do século XVI

É bem sabido que, depois da viagem exploratória de Vasco da Gama em 1497-1499, os portugueses montaram depressa uma ligação marítima regular à Ásia, que passou à história sob o nome de Carreira da Índia.⁵⁶ Durante o século XVI, a rota foi sulcada em regime de quase completa exclusividade pelas velas da Carreira e a situação só mudou verdadeiramente depois da primeira expedição marítima neerlandesa bem sucedida ao Oriente, em 1595-1597. Foi também só após essa data que os navios das Províncias Unidas passaram a ser uma ameaça tanto para a navegação euro-asiática portuguesa, como para a intra-asiática. A situação diferiu do que aconteceu com os ingleses, que começaram a tomar naus da Carreira perto dos Açores na década de oitenta de Quinhentos, anos antes de estabelecerem ligações marítimas regulares à Ásia, em 1600, no encalço dos neerlandeses.

Pode assim dizer-se que a ameaça do corso neerlandês começou a afectar a navegação euro-asiática e intra-asiática portuguesa na mesma altura. Para situar melhor o tema, recapitula-se nas páginas seguintes as características essenciais, em primeiro lugar, das viagens da Carreira da Índia e das suas embarcações, e, em segundo, do tráfego marítimo intra-asiático levado a cabo pelos portugueses na época em que começaram a enfrentar a concorrência batava. Descreve-se depois os tipos de navios usados pelos neerlandeses para atacar estas duas navegações e, por último, para fins de enquadramento, a guerra naval tal como era então travada e o contexto da guerra ibero-neerlandesa global então em curso, de que os conflitos aqui tratados foram parte.

⁵⁶ Este capítulo é uma versão substancialmente expandida e modificada de um capítulo introdutório de uma obra dedicada exclusivamente à Carreira da Índia. Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 23-49.

1.1. A navegação euro-asiática: a Carreira da Índia

1.1.1. As viagens da Rota do Cabo

Em regra, partia de Portugal apenas uma frota (*armada*) por ano para a Ásia, com um único comandante, designado por *capitão-mor*. Os navios que a compunham, porém, largavam muitas vezes em datas diferentes.⁵⁷ A coisa mais importante a compreender sobre a viagem era que estava sujeita a fortes constrangimentos de calendário. O mês recomendado para a partida era Março, mas partidas tardias em Abril e mesmo Maio eram frequentes, embora bastante criticadas. Só excepcionalmente largavam embarcações para Oriente fora deste período e, quando o faziam, destinavam-se quase sempre a enviar notícias urgentes, não se tratando, por isso, dos grandes navios de carga associados por excelência à Carreira, as famosas *naus da Índia*.

O problema das partidas tardias em Abril e Maio era que aumentavam o risco de chegar ao Índico demasiado tarde para aproveitar os ventos sazonais da monção de sudoeste, que sopra entre Junho e Setembro. Em caso de atraso, havia, como então se dizia, que "invernar" durante meses naquela que era a única escala regular durante a viagem de ida para a Ásia: a Ilha de Moçambique, ao largo da actual costa norte moçambicana. A escala obrigava a viajar por dentro do Canal de Moçambique, entre Madagáscar e a costa africana. Havia, no entanto, a opção de seguir pelo leste de Madagáscar quando se dobrava já tarde o Cabo da Boa Esperança, pois, no fim da monção de sudoeste, o trajecto pelo interior do Índico era preferível ao percurso pelo

57 Para boas visões gerais da história da Carreira da Índia, ver Godinho, *Os descobrimentos*, III: 43–79. Godinho, "Os portugueses e a Carreira da Índia, 1497-1810," em *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII* (Lisboa: Difel, 1990), 333–74. Duncan, "Navigation Between Portugal and Asia." Artur Teodoro de Matos, "Subsídios para a história da Carreira da Índia. Documentos da nau S. Pantalião (1592)," em *Na rota da Índia: estudos de história da expansão portuguesa* (Macau: Instituto Cultural de Macau, 1994), 111–235. Francisco Contento Domingues, *A Carreira da Índia* (Lisboa: CTT Correios de Portugal, 1998). Guinote, Frutuoso e Lopes, *Naufrações e outras perdas da "Carreira da Índia."* Adolfo da Silveira Martins, *A arqueologia naval portuguesa (século XIII-XVI): uma aproximação ao seu estudo ibérico* (Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 2001), 320-49. Filipe Vieira de Castro, *The Pepper Wreck: A Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River* (College Station, Texas: Texas A&M University Press, 2005), 9–30. Godinho, *A Carreira da Índia*. Ver também as seguintes colectâneas de estudos: Boxer, *From Lisbon to Goa*. Simonetta Luz Afonso, ed., *Nossa Senhora dos Mártires: a última viagem* (Lisboa: Verbo-EXPO 98, 1998). *Pavilhão de Portugal - Exposição Mundial de Lisboa de 1998* (Lisboa: Expo 98, 1998). Artur Teodoro de Matos e Luís Filipe F.R. Thomaz, eds., *A Carreira da Índia e as rotas dos Estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Angra do Heroísmo, 7 a 11 de junho de 1996)* (Angra do Heroísmo, 1998).

Canal. Quando a viagem corria sem atrasos, chegava-se ao destino por volta de Setembro, aportando ora a Goa, ora a Cochim, na costa sudoeste indiana.

Depois de uma estadia de alguns meses no Oriente, a armada partia de volta a Portugal, com os navios a largar muitas vezes em datas separadas, como na viagem de ida. Os meses recomendados para seguir para a Europa eram Dezembro e Janeiro, pois, partindo mais tarde, arriscava-se ter de dobrar o Cabo da Boa Esperança durante o pior do Inverno austral, quando abundavam as tempestades. Mas, mais uma vez, partidas tardias, em Fevereiro e mesmo em Março, não eram incomuns. Durante o século XVI, a Ilha de Santa Helena, no Atlântico Sul, e os Açores foram escalas regulares dos navios de vinda da Ásia. A chegada a Lisboa dava-se normalmente no Verão, pondo por fim termo a uma viagem que, sem atrasos, demorava cerca de ano e meio, a contar da data inicial de partida de Portugal.

Devido aos muitos perigos e dificuldades da rota, houve bastantes viagens mal sucedidas, quer porque tiveram de ser abortadas regressando ao porto de partida – as chamadas *arribadas* –, quer porque terminaram com a perda do navio por naufrágio, inutilização, ou captura às mãos de inimigos. Os naufrágios são os casos mais conhecidos e ainda hoje constituem o fenómeno mais associado à memória histórica da Carreira da Índia, muito devido às profecias funestas do Adamastor n'*Os Lusíadas* e, sobretudo, à fama da *História Trágico-Marítima* – uma compilação de relatos de naufrágios quinhentistas com lugar firme no cânone literário nacional e onde as perdas na Rota do Cabo são a maioria.

Há que mencionar ainda o grupo das viagens que resultaram em *invernadas*. Não se tratava propriamente de viagens mal sucedidas, mas sim prolongadas para além do calendário habitual pela necessidade de fazer uma escala demorada – "invernar" – em Moçambique, à ida, ou de estender a estadia na Índia. Devido aos constrangimentos de calendário acima descritos, qualquer das duas opções implicava um atraso que podia chegar a um ano: aportar a Moçambique demasiado tarde para seguir para a Índia com a monção de sudoeste, no Verão, levava a que só se pudesse largar para Cochim ou Goa na monção de sudoeste do ano seguinte e que, com isso, só se pudesse voltar a Portugal um ano depois do que aconteceria sem invernada; o mesmo se aplicava aos navios que prolongavam a estadia na Índia: como vimos, chegava-se normalmente da Europa no fim do Verão ou no Outono e, se se prescindia de partir de volta até Março, não se podia fazê-lo antes do Outono seguinte, no mínimo.

Naufrágios e ataques de navios inimigos tanto podiam acontecer à ida como à vinda da Ásia, mas as arribadas e as invernadas ocorreram quase exclusivamente à ida, pelo menos durante o período estudado na tese. É possível que algumas das primeiras se expliquem, aliás, pelo desejo de evitar uma invernada que o adiantado do tempo faria antever como provável numa altura e ponto do Atlântico em que ainda se poderia voltar atrás. Uma estadia de vários meses em Moçambique não era uma perspectiva atraente, como veremos. A dificuldade de chegar ao Índico a tempo de apanhar a monção precisa para alcançar a Índia no tempo previsto constrangeu de maneira importante a rotina estabelecida da Carreira: a margem reduzida para atrasos aumentava a importância das partidas atempadas, contra as quais se erguiam, por outro lado, a complexidade logística e os altos custos do aprestamento das armadas. Apesar da sua longa duração, as viagens tinham assim características de "corridas contra o tempo" que ajudam a explicar a dificuldade de garantir a navegação colectiva, ideal para a segurança: quando um grupo de navios viaja junto, a velocidade de todos é, inevitavelmente, a do mais lento e a inclinação dos mais rápidos para descolarem dos outros foi uma constante, embora as ordens mandassem evitar extravios.

O muito tempo passado a bordo em condições de grande dureza fazia com que mesmo as viagens bem sucedidas e cumpridas dentro do calendário normal abundassem em sofrimento humano. Ainda que sem atrasos, podia suceder que deficiências de abastecimento gerassem fome e sede. Uma má alimentação aumentava o risco sempre presente de doenças, potenciado igualmente pela promiscuidade em que o pouco espaço disponível obrigava a viver. O resultado era às vezes uma mortalidade elevada por viagem. E quando tudo isto, por fortuna, não acontecia, havia que contar com a violência psicológica de se passar meses seguidos confinado em circunstâncias de um desconforto hoje difícil de imaginar. Teremos ocasião de ver à frente que os navios da Carreira da Índia eram dos maiores do seu tempo, mas não restam dúvidas de que, por grandes e imponentes que fossem, eram, como todas as embarcações similares na altura, demasiado acanhados para a gente que transportavam, que viajava apinhadíssima. Os embarcados eram mais à ida para a Ásia, mas como à vinda, em contrapartida, se trazia mais carga, o espaço disponível não aumentava e as condições não melhoravam.

A descrição das agruras da viagem traz-nos ao tema das escalas e ao alívio que elas ofereciam ou deveriam oferecer. As escalas da Carreira da Índia eram, como já vimos, a Ilha de Moçambique, à ida, Santa Helena e os Açores, à vinda, e, em rigor,

Goa ou Cochim, quando a jornada era de ida e volta. Veremos que quase todos os confrontos luso-neerlandeses tratados nesta tese se deram nas proximidades de tais lugares: encontros hostis em pleno alto mar eram raros e, por isso, em termos de ameaças humanas, as escalas acabavam por ser os pontos mais perigosos da viagem. Moçambique e Santa Helena, em especial, foram paragens arriscadas, como o atestará a sua aparição repetida ao longo desta tese, que justifica uma descrição sumária dos dois locais.

A Ilha de Moçambique foi escalada por Vasco da Gama na sua viagem inaugural à Índia e passou rapidamente para a posse da Coroa, que tinha lá uma fortaleza e um capitão.⁵⁸ Além de escala da Carreira, servia também de entreposto no comércio luso entre a costa oriental africana e a Índia. A pequena e isolada Ilha de Santa Helena, no Atlântico Sul, foi descoberta pelos portugueses no princípio do século XVI.⁵⁹ Hoje, é sobretudo conhecida – quando é conhecida – como o local de exílio e morte de Napoleão Bonaparte. Funcionou como escala regular da Carreira a partir da segunda década de Quinhentos, mas, ao contrário de Moçambique, nunca foi ocupada pelos portugueses, permanecendo desabitada. Em princípio, uma posição efectiva da Coroa teria condições para ser uma escala melhor que uma ilha deserta, mas parece ter sido o contrário que aconteceu. Em primeiro lugar, como já se viu, a paragem em Moçambique, ao criar o risco de invernadas, podia ser um factor de demoras nocivas (por isso, se recomendava que, passando tarde o Cabo de Boa Esperança, se deveria seguir pelo leste de Madagáscar até à Índia, evitando a escala moçambicana). Em segundo lugar, o local era bastante insalubre: em vez de contribuir para a melhoria da deteriorada situação de saúde a bordo dos navios, fazia-a muitas vezes piorar, ganhando a ilha com isso uma reputação macabra de cemitério de viajantes. Santa Helena era, pelo contrário, um lugar saudável e escalável sem risco de atrasos graves. É verdade que Moçambique, com a sua fortaleza, garantia, em princípio, mais segurança, mas teremos ocasião de ver que a protecção efectivamente oferecida às naus deixava a desejar.

58 C.R. Boxer, “Moçambique Island and the ‘Carreira Da Índia’,” em *From Lisbon to Goa*, artigo III. Manuel Lobato, “Ilha de Moçambique: escala africana da Carreira da Índia nos séculos XVI e XVII,” em *Pavilhão de Portugal*, 115–29.

59 Anthony Disney, “The Portuguese and Saint Helena,” em *Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do congresso internacional comemorativo do regresso de Vasco da Gama a Portugal (Ilhas Terceira e S. Miguel, Açores, 11 a 18 de Abril de 1999)*, ed. Avelino de Freitas de Meneses, vol. I (Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001): 213–38.

1.1.2. Os navios: naus e galeões na Rota do Cabo

Tratada que está a rotina estabelecida das viagens da Carreira da Índia, é altura de passar aos navios que as faziam.⁶⁰ A Rota do Cabo, pelas vastas distâncias que percorria, prestava-se ao uso de contingentes reduzidos de veleiros de porte resistentes e com grande capacidade de carga. As embarcações tipo da Carreira, conhecidas como *naus da Índia*, foram os navios portugueses mais famosos do seu tempo, quer pelo tamanho excepcional, quer pela fama da rota que navegavam e a riqueza das mercadorias que transportavam. Apesar disso, não sabemos tanto delas como desejaríamos, sobretudo antes de 1570, época para onde as lacunas informativas são maiores. Para o período subsequente, entre 1570 e 1630, já foi possível localizar um corpo significativo de fontes técnicas escritas sobre construção naval em Portugal, ricas em informação sobre naus. A par disso, o estudo arqueológico recente dos destroços do que se julga ter sido uma nau da Índia naufragada no Tejo em 1606, a *Nossa Senhora dos Mártires*, veio também fornecer dados importantes. Depois de 1630, tanto o volume da navegação como a importância histórica da Carreira declinaram bastante e, por isso, os navios mais tardios da rota não atraíram ainda a atenção de muitos historiadores. A breve descrição que se segue baseia-se sobretudo no que se sabe das naus, melhor conhecidas, do período 1570-1630, coincidente com o da investigação desta tese.

Quando não era empregue para se referir genericamente a qualquer veleiro de porte, o termo *nau* designava na época um tipo próprio de navio de vela, caracterizado pela amplidão das suas dimensões e capacidade de carga. Dentro deste tipo, já de si avantajado, as naus da Índia conseguiam distinguir-se pelo tamanho, maior que o do comum das outras naus. Partilhavam, no entanto, as mesmas características morfológicas básicas: tinham tendencialmente três mastros verticais, o da mezena, na ré, o mastro grande, a meio, e o do traquete, na vante, além de um mastro inclinado à proa, o gurupés. O mastro grande, o do traquete e o gurupés estavam aparelhados com pano redondo, isto é, com velas quadrangulares (duas por mastro no mastro grande e no do traquete, segundo o grosso das representações da época); a mezena era equipada com uma vela latina, por norma triangular, usada para aumentar a manobrabilidade do navio

60 Martins, *A arqueologia naval portuguesa*, 198-221. Francisco Contente Domingues, *Os navios do mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII* (Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004), 243-58. Castro, *The Pepper Wreck*.

face a ventos adversos através do recurso ao complexo método de navegação à bolina. As imagens coevas que nos chegaram de naus da Índia sugerem que as suas velas seriam anormalmente grandes.

As naus eram encimadas, à popa e à proa, por estruturas elevadas denominadas, apropriadamente, castelos, divididos em vários pavimentos ou "andares": por norma, três no castelo de popa – tolda, na base, alcáçova, no meio, e chapitéu, no topo – e dois no de proa – guarita, na base, e sobreguarita, no topo. Entre os dois castelos, estendia-se, como numa cova, a superfície descoberta do convés, cercada ainda, dos lados do mar, pela amurada do casco. Os castelos aumentavam bastante a altura do navio atrás e à frente, mas, mesmo a meio, a elevação das obras mortas – a parte do casco acima da linha da água – não seria de desprezar. A impressão de grande altura da embarcação não podia deixar de ser aumentada pela dimensão dos componentes mais elevados do navio, os mastros. Onde o grosso do resto da nau era construído com madeiras nacionais – carvalho, sobreiro e pinheiro bravo e manso –, os mastros, como em toda a Europa, faziam-se com peças de madeira importadas da zona do Báltico: os troncos das longas árvores das florestas nórdicas, as únicas altas o bastante para mastrear – em terminologia especializada, também se diz "arvorar" – um veleiro de grande porte.

Se a nau era um navio "alto" acima da linha de água, era também uma embarcação "funda" em baixo. O interior das naus sob os castelos e a linha do convés dividia-se por norma em três ou quatro pavimentos ou "andares", designados por cobertas.⁶¹ Mais abaixo ainda, encontrava-se o porão, no fundo do navio. O número de cobertas era elevado em relação ao de outras embarcações do mesmo género e assegurava a profundidade do calado, isto é da distância da linha de água ao ponto mais baixo do navio, que aumenta conforme este é carregado.

É ponto assente que as naus eram navios grandes para a sua época e que as naus da Índia, em particular, eram maiores que as naus comuns. A sua dimensão exacta tem sido, no entanto, matéria de discussão. As prescrições técnicas sobreviventes para a construção de naus, depois da conversão para medidas actuais, apontam para uma dimensão padrão de cerca de quarenta metros de comprimento máximo e de treze metros de largura máxima, com uma relação entre o comprimento e a boca (largura

61 Numeradas de baixo para cima, ao contrário de hoje.

máxima) de 3/1.⁶² Os destroços estudados da alegada *Nossa Senhora dos Mártires*, naufragada no Tejo em 1606, sugerem que teria dimensões próximas destas.

Um navio, porém, costuma medir-se pela sua tonelagem, mais do que pelo comprimento ou largura.⁶³ Há que ter presente que existem diferentes tipos de tonelagem: a *tonelagem de deslocamento* mede o peso do navio, que se considera equivaler ao peso da água por ele deslocada, expresso em *toneladas de deslocamento* (1 000 kg); a *tonelagem de registo ou de arqueação* mede, pelo contrário, volume, mais precisamente o volume dos espaços fechados do navio, expresso em *toneladas de registo* (2,83 m³). Quer a tonelagem de deslocamento, quer a tonelagem de registo se subdividem, por sua vez, em tipos distintos: a tonelagem de deslocamento pode incluir ou não o peso da carga no peso total do navio (*deslocamento carregado* e *deslocamento leve*); quanto à tonelagem de registo tanto pode medir o volume de todos os espaços fechados do navio (*tonelagem de registo bruta*), como apenas o daqueles disponíveis para carga (*tonelagem de registo líquida*).

Mesmo hoje, com a padronização global do sistema de tonelagens, este pode parecer confuso, como o resumo acima bem mostra. A situação nos séculos XVI e XVII era, previsivelmente, muito pior. As definições e maneiras de calcular tonelagens variavam de país para país, quando não de porto para porto, o que dificulta as comparações internacionais. Em Portugal, o sistema vigente media volumes, com o tonel – com cerca de 1,5 m de altura por 1 m de largura máxima – como medida de arqueação. Ao contrário do que acontecia na vizinha Castela, os portugueses não mediriam todo o espaço coberto dos navios, mas apenas aquele disponível para carga abaixo do convés e dos castelos. Para além destas indefinições sobre o espaço medido ao certo, conhecem-se poucas indicações específicas de tonelagens de naus da Índia, pelo que persistem dúvidas sobre qual seria a sua tonelagem habitual. Justa ou injustamente, tem pesado sobre elas o labéu de gigantismo, pelo menos a partir da segunda metade do século XVI. As prescrições técnicas para a construção naval da época e os destroços da alegada *Nossa Senhora dos Mártires*, de 1606, apontam para que, sendo embora navios de porte, não fossem, em regra, os colossos anómalos que as

62 Castro, *The Pepper Wreck*, 150–51.

63 Sobre o complicado tema das tonelagens antigas e actuais, ver Frederic C. Lane, “Tonnages, Medieval and Modern,” *The Economic History Review* 17, n.º 2 (1964): 213–233. Sobre as tonelagens portuguesas no período moderno, ver Leonor Freire Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo* (Cascais: Patrimonia, 1997), 59–91.

fontes não técnicas às vezes descrevem.⁶⁴ Por outro lado, as vantagens económicas de construir naus bastante grandes fazem pensar se as prescrições seriam de facto cumpridas.⁶⁵

Apesar de serem os navios da Carreira por excelência, as naus não foram a única embarcação portuguesa de porte a servir na Rota do Cabo. Um segundo tipo de navio de alto bordo, o galeão, também lá marcou presença, embora com menos frequência. As diferenças entre a nau e o galeão têm sido matéria de debate.⁶⁶ A imprecisão do termo *nau* complica as coisas, pois já vimos que tanto podia designar um tipo específico de embarcação, a nau, como, genericamente, qualquer veleiro de porte, grupo no qual estavam incluídos os galeões. É usual assim as fontes chamarem um único navio pelos dois termos, criando ambiguidade. Parece possível dizer que o galeão, partilhando boa parte das características já descritas da nau, se distinguiria dela por vir equipado tendencialmente com quatro mastros e não três, como o comum das naus: ao mastro grande, mezena e traquete destas últimas, acrescentaria outro mastro na ré, junto ao da mezena, aparelhado, como este, com pano latino. Mais importante, apresentaria também um bordo (lado) mais baixo, com castelos menos avantajados, sobretudo à proa, e um casco mais afilado que o das bojudas naus. Com estas particularidades de desenho, visar-se-ia aumentar a capacidade militar do navio, melhorando-lhe a velocidade e manobrabilidade à custa da capacidade de carga.

É possível definir o galeão como uma espécie de "versão guerreira" da nau, isto é, um veleiro de porte, como ela, mas melhor adaptado ao combate. Já parece mais arriscado apresentá-lo como um navio de guerra puro, na acepção moderna da expressão. As rígidas distinções morfológicas e funcionais hoje vigentes entre embarcações militares e mercantes não se verificavam ainda na época, onde as fronteiras entre os dois tipos eram fluidas. Um navio construído prioritariamente para a guerra, como terá sido o caso do galeão, poderia ser adaptado com facilidade a funções mercantes, como aconteceu periodicamente na Carreira da Índia.

64 Domingues, *Os navios do mar oceano*, 251–52. Castro, *The Pepper Wreck*, 148–50.

65 Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa*, 177–86.

66 Ibid., 42–47. Domingues, *Os navios do mar oceano*, 252–58. Espera-se que esteja para breve a divulgação dos resultados da investigação de José V. Pissarra, que tem estudado o tema a fundo.

1.1.3. O quadro económico: custos, perdas e lucros da Carreira da Índia

Embora tenha tido uma componente militar importante, a Carreira da Índia é sobretudo conhecida como uma rota mercantil. Qual foi o seu desempenho enquanto tal ao longo do século XVI?⁶⁷ Tida antes como um factor imediato de ruína do comércio euro-asiático de especiarias que corria através das rotas levantinas tradicionais, a sua importância quinhentista foi posta em questão no século XX. Um grupo de historiadores onde sobressaía Frederic Lane relativizou o peso da Carreira, minimizando o impacto que teria tido sobre as suas concorrentes levantinas, sobretudo na segunda metade de Quinhentos. Esta tendência culminou no trabalho de Niels Steensgaard, que defendeu que só quando ingleses e neerlandeses começaram a explorar a Rota do Cabo é que esta logrou superar de vez as rotas que escoavam as especiarias asiáticas para a Europa através do Médio Oriente. As investigações de Vitorino Magalhães Godinho abriram o caminho para as duas propostas principais de "reabilitação" da importância da Carreira: a de C.H.H. Wake, que alegou que a importância do comércio euro-asiático de pimenta português na segunda metade do século XVI teria sido quantitativamente subestimada; e a de James Boyajian, que defendeu que o que se subestimou foi, sim, o comércio das outras mercadorias que não a pimenta, que estariam nas mãos de particulares e não da Coroa. Apesar de criticado por algumas das suas estimativas excessivamente especulativas, considera-se que Boyajian, embora exagerando, teve razão em chamar, pelo menos, a atenção para a importância insuspeitada do comércio particular português na Rota do Cabo.⁶⁸

1.1.4. O quadro naval: a Carreira da Índia e a pirataria e o corso

Há, por fim, que averiguar quais foram os precedentes durante o século XVI do fenómeno do corso neerlandês contra a Carreira da Índia. Nas primeiras oito décadas de existência da Carreira, houve pouquíssimas embarcações perdidas para corsários ou

67 Segue-se o resumo de Om Prakash, *European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India* (Cambridge: Cambridge University Press, 1998), 23–49.

68 Ibid., 37–39. Leonor Freire Costa, *Império e grupos mercantis entre o Oriente e o Atlântico* (Lisboa: Livros Horizonte, 2002), 25–30. Pedro Lains, Leonor Freire Costa, e Susana Münch Miranda, *História económica de Portugal, 1143–2010* (Lisboa: A Esfera dos Livros, 2011), 110–16.

piratas, o que não quer dizer que eles não fossem uma ameaça.⁶⁹ A prová-lo, está o sistema de protecção que houve necessidade de montar desde cedo, assente em armadas de escolta. Baseadas no reino, estas armadas protegiam as naus da Índia ou durante a primeira fase da viagem de ida, ou, sobretudo, durante a última fase da viagem de vinda, a partir dos Açores.⁷⁰ Tratava-se, nos dois casos, de guardar os navios da Carreira nas águas mais próximas da costa portuguesa, frequentadas assiduamente pela pirataria e corso europeus e magrebins. O resto da rota, então, caracterizava-se ainda pela ausência de perigos humanos de monta.

Foi só na década de oitenta do século XVI que a navegação da Carreira principiou a ser afectada seriamente pelo corso, na sequência da guerra anglo-hispânica de 1585-1604, em que Portugal se viu envolvido devido à sua condição de parte integrante da Monarquia Católica desde 1580. O conflito caracterizou-se pelo envio regular de esquadras inglesas às águas peninsulares e açorianas, ponto tradicional de passagem das naus de volta da Índia. Os súbditos de Isabel I de Inglaterra praticaram aí o corso em grande escala, em operações conjuntas de navios da coroa isabelina e de corsários particulares. Parece provável que estas esquadras mistas fossem uma ameaça mais temível do que aquilo que o sistema estabelecido de protecção da Carreira estaria habituado a enfrentar. De 1587 a 1602, sete navios da Carreira foram capturados ou perderam-se em consequência de ataques ingleses.⁷¹

Convém notar que, se as esquadras inglesas parecem ter sido um inimigo de novo tipo para a Carreira, a zona em que elas actuavam era, no entanto, a mesma zona de risco onde as naus da Índia já tinham antes de ser protegidas da pirataria e corso mais tradicionais. Fora das águas mais próximas da costa portuguesa, continuou-se a gozar por algum tempo da antiga segurança. Isto, porém, iria também mudar perto do fim do século, quando, como já se referiu, os neerlandeses e, depois deles, os ingleses estabeleceram eles próprios ligações regulares à Ásia através da Rota do Cabo. O processo resultou na formação já mencionada da *East India Company* (1600) e da VOC (1602). Com a Rota do Cabo navegada agora por outros europeus, as naus da Carreira

69 Godinho, *Os descobrimentos*, III: 46–48.

70 Artur Teodoro de Matos, “A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no século XVI,” em *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa. Actas*, ed. Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro (Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical - Centro de Estudos e Cartografia Antiga, 1985), 63–72. Artur Teodoro de Matos, *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no século XVI (novos elementos para o seu estudo)* (Lisboa: Academia de Marinha, 1990).

71 Guinote, Frutuoso e Lopes, *Naufrágios e outras perdas da “Carreira da Índia,”* 223–31.

deixaram de poder contar com uma viagem isenta de ameaças humanas longe das águas mais próximas de Portugal.

O aparecimento das companhias das Índias foi a razão principal pela qual o fim da guerra anglo-hispânica, em 1604, acabou por não trazer o sossego esperado à Carreira. Note-se que a paz de 1604 não se estendia às regiões ultramarinas, onde a Monarquia Católica não aceitava a presença inglesa devido às antigas pretensões exclusivistas ibéricas, acordadas, como se sabe, no Tratado de Tordesilhas, no fim do século XV: graças a esta situação de hostilidade longe da Europa, os ingleses deixaram de assolar as águas peninsulares e açorianas, mas, longe delas, permaneceram uma ameaça para as naus da Índia, agora através dos navios da *East India Company*. A persistência da insegurança, contudo, deveu-se muito mais à acção dos neerlandeses. Foram eles que mais danos infligiram à Carreira a partir desta altura – sobretudo, embora não exclusivamente, longe da Europa, através da VOC.

Podemos assim dizer que, na história do corso contra a Carreira da Índia a partir do período da União Ibérica (1580-1640), existiu claramente uma primeira fase “inglesa”, caracterizada pelos ataques do corso isabelino às naus da Índia junto da costa portuguesa ou dos Açores no quadro das operações da guerra anglo-hispânica de 1585-1604. A partir do princípio do século XVII, contudo, os neerlandeses foram o inimigo mais presente, no novo contexto criado pelo fim do exclusivo português da Rota do Cabo, que expôs os navios da Carreira a ataques longe dos mares mais próximos de Portugal. Pode assim falar-se também de uma segunda fase “neerlandesa” da história do corso norte-europeu contra a Carreira, marcada pelo primado dos ataques neerlandeses – muitas vezes longe da Europa – e, como tal, distinta da fase “inglesa” anterior.

1.2. A navegação intra-asiática: carreiras e cáfilas

1.2.1. Viajar com as monções

O comércio intra-asiático português processava-se através de uma multitude de rotas, que iam de percursos pequenos de cabotagem até rotas oceânicas longas e

demoradas.⁷² Distinguia-se assim pela variedade da relativa homogeneidade da Carreira da Índia. A divisão mais importante a estabelecer será entre o trato costeiro de meia distância das chamadas *cáfilas* e o comércio oceânico de longa distância. As *cáfilas* eram comboios escoltados de embarcações mercantis ligeiras, protegidas por armadas de navios de remo. A sua área de actuação era a costa ocidental da Índia e adjacências (Ceilão e o Coromandel), onde contavam com um rosário de posições portuguesas ao longo da costa para as escalas que faziam com frequência. Ligavam Goa tanto ao Guzerate, a norte, como ao Canará e ao Malabar, a sul, e ao Coromandel, no sueste indiano.

Extravasando este circuito de cabotagem, um conjunto de rotas de maior alcance ligavam a costa ocidental indiana a duas regiões do Índico Ocidental mais distantes: o Golfo Pérsico e a África Oriental (normalmente através dos portos de Ormuz, no Golfo, e de Moçambique, em África). Os dois portos lusos mais importantes da Índia Ocidental, Goa e Cochim, mantinham também ligações a áreas de fora do Índico Ocidental, fosse, na metade oriental do Índico, o Golfo de Bengala, fosse, além do Índico, o arquipélago malaio-indonésio e o Mar da China. Quando se passava do Índico para Oriente, Malaca, na península malaia, era uma escala quase obrigatória, embora nem sempre inevitável. As duas rotas mais extensas eram as que ligavam a costa ocidental indiana a Nagasaki, no Japão, e às Molucas, na Indonésia Oriental.⁷³ Depois de Malaca, ao sair do Índico, ambas contavam com mais escalas no caminho: Macau, no caso da viagem do Japão, e os portos do norte de Java, na viagem das Molucas.

Por fim, apesar da centralidade da costa ocidental indiana na rede comercial portuguesa, havia também um número considerável de rotas situadas totalmente fora do

72 Para visões gerais, ver Anthony Disney, *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century* (Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1978), 24–27. Maria Manuela Sobral Blanco, “O Estado Português da Índia: da rendição de Ormuz à perda de Cochim (1622-1663)” (tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, 1992), vol. I, 120-29, 134-81. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs*, 53–64. José Alberto Leitão Barata, *Os senhores da navegação: o domínio português dos mares da Ásia por meados do século XVI* (Cascais: Camara Municipal de Cascais, 2003), 51–68.

73 Para a rota até ao Japão, ver Boxer, *Fidalgos in the Far East*, 4–7, 12–28. Souza, *The Survival of Empire*, 48–63. José Alberto Leitão Barata, “A Rota portuguesa do Japão (1571–1639),” *Mare Liberum* nº 2 (1991): 49–54. Leitão, “Do trato português no Japão”. Manuel Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia: Malaca e as Molucas de 1575 a 1605* (Macau: Instituto Português do Oriente, 1999), 256–261. Jorge Manuel Flores, “Macau: o tempo da euforia,” em *História dos portugueses no Extremo Oriente*, ed. A.H. de Oliveira Marques, vol. I–2 (Lisboa: Fundação Oriente, 2000), 179–213 [179-93]. Para a rota até às Molucas, ver Hubert Jacobs, “General Introduction,” em *Documenta Malucensia*, ed. Hubert Jacobs, vol. II (Rome: Jesuit Historical Institute, 1980), 6* (citado doravante como DM). Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 304–17.

seu âmbito, confinadas às regiões a leste do Cabo Comorim.⁷⁴ Neste grupo, destacavam-se aquelas que irradiavam de Malaca: eram, por exemplo, ligações importantes a carreira Coromandel-Malaca, ou a chamada “viagem das drogas”, que unia Malaca a Macau. Este último porto, além das suas ligações ao Japão, por um lado, e a Malaca e à costa ocidental indiana, por outro, mantinha rotas próprias na zona do Mar da China.⁷⁵ A mais importante era, de longe, a que o unia a Manila, oficialmente proibida.

Tal como a Carreira da Índia no seu troço asiático, todas estas rotas estavam condicionadas pelo regime das monções, ou seja, pela alternância de duas épocas de ventos sazonais dominantes, uma de ventos de sudoeste, outra de noroeste. Do Índico Ocidental ao Mar da China, o regime apresenta muitas variações de calendário. Importa reter que, no Índico Ocidental, a monção de sudoeste sopra, grosso modo, de Maio a Setembro e que, no fim, de Junho a Setembro, faz desabar sobre a costa ocidental indiana uma estação chuvosa violenta que lhe tolhe a navegação dos portos.⁷⁶ Os navios só podiam aportar ou partir de Goa, Cochim e dos portos restantes da região ou antes ou depois deste “Inverno” – como era chamado – vedado à navegação. Assim, havia duas épocas para partir para Malaca e para as regiões além: ou cerca de Abril, ou em Setembro. Nas viagens para Macau, Japão ou para as Molucas, onde Malaca era apenas uma escala para um destino mais longínquo a leste, costumava-se partir na chamada “monção de Abril”. Respeitando o calendário recomendado, era possível, por exemplo, viajar de Goa ao Japão em cerca de três meses, desde que a jornada no mar corresse bem e as escalas em Malaca e Macau fossem o mais breves possível.⁷⁷ O contrário tendia, porém, a acontecer, devido às oportunidades mercantis oferecidas por estadias demoradas nos portos de escala, que fez com que elas entrassem nos costumes do comércio intra-asiático. Assim, era frequente um navio partir de Goa para Nagasaki em Abril, chegar a Macau em Julho ou Agosto e, em seguida, demorar-se lá cerca de um ano, a fim de se fazer negócio nas feiras de Cantão de Inverno (Dezembro e Janeiro) e da Primavera (Maio e Junho). Similarmente, a viagem entre Malaca e as Molucas era prolongada pelo costume de parar na costa norte de Java para comerciar, que fez com

74 Subrahmanyam, *Comércio e conflito*. Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 251–55, 268–82.

75 Souza, *The Survival of Empire*, 63–86. Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 261–65. Flores, “Macau,” 2000, 194–200.

76 Michael N. Pearson, *The Indian Ocean* (London: Routledge, 2003), 19–21.

77 Barata, “A Rota portuguesa do Japão,” 50.

que a rota alternativa para as Ilhas das Especiarias, pelo norte do Bornéu, mais rápida, fosse adoptada apenas enquanto recurso de emergência.

As escalas longas eram, assim, algo habitual no comércio intra-asiático. Resultado, por um lado, dos condicionamentos das monções, e, por outro, de conveniências mercantis, aumentavam a duração de viagens já de si longas e morosas, como vimos já que também podia suceder na Carreira da Índia. Não parecem, no entanto, ter sido uma causa de sofrimento comparável às mortíferas invernadas em Moçambique. Nisso, como noutras coisas, a Rota do Cabo aparece como uma rota bastante mais dura do que as suas congéneres intra-asiáticas, mesmo as mais extensas e demoradas, como as viagens Goa-Japão ou Goa-Molucas. Por árduo e perigoso que fosse ainda viajar nelas, não se encontra nas fontes menções a riscos comparáveis de naufrágio ou de doença. O mesmo se poderia aliás dizer das rotas intra-atlânticas, o que dá bem a medida da singularidade da Carreira da Índia no contexto da história marítima portuguesa.

1.2.2. Navios europeus e asiáticos

Já se tratou atrás dos então chamados navios de alto bordo, isto é das naus e galeões. Vimos que tanto podiam ser construídos em Portugal como na Índia, sendo que a madeira indiana era tida por superior. No entanto, Vítor Rodrigues mostrou que os números destes vasos nas forças navais do Estado da Índia declinaram ao longo do século XVI.⁷⁸ Cresceram, por oposição, os contingentes de embarcações ligeiras, de variados tipos. A principal divisão que se pode estabelecer neste heterogéneo grupo é entre navios de tipo ou, pelo menos, denominação europeia (naveta, galé, galeota, patacho, fusta, bergantim) e os de tipo ou denominação asiática (sanguicel, zavra, jaleia, periche, parau, manchua e almadia).⁷⁹ Os primeiros, pelo menos, eram construídos em estaleiros portugueses no Malabar, Goa e Guzerate.⁸⁰ Sabe-se comparativamente pouco sobre esta frota, por comparação com o conhecimento já disponível para a frota

78 Vítor Luís Gaspar Rodrigues, “A guerra na Índia,” em *Nova história militar de Portugal*, ed. António Manuel Hespanha, vol. II (Lisboa: Circulo de Leitores, 2004), 198–223 [211–12].

79 Barata, *Os senhores da navegação*, 85–112. Patrícia Catarina Sanches de Carvalho, “Os estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630)” (tese de mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2008), 103–22.

80 R.J. Barendse, “Shipbuilding in Seventeenth-Century Western India,” *Itinerario* 19, nº 3 (1995): 175–195. Barata, *Os senhores da navegação*, 113–38. Carvalho, “Os estaleiros na Índia Portuguesa.”

portuguesa europeia do período 1570-1630, que permitiu descrever atrás em algum detalhe as naus e galeões da Carreira da Índia. Está, sobretudo, por averiguar a influência asiática na construção naval portuguesa na Ásia, mesmo nos tipos de navios de denominação europeia, de modo a esclarecer a existência do hibridismo aventado por René Barendse.⁸¹ De qualquer modo, convém frisar que o declínio dos navios de alto bordo detectado por Vítor Rodrigues diz respeito apenas às forças estritamente militares, pois os portugueses continuaram a usar grandes naus como navios de carga. Boa parte do comércio concessionado de longa distância fazia-se em embarcações de alta tonelagem, talvez aumentada em resposta às restrições monopolistas do regime.⁸² Veremos que o punhado de “carracas” tomadas pelos neerlandeses nos seus primeiros anos no Oriente sairá deste grupo das grandes naus das viagens concessionadas.

1.2.3. O quadro económico: rendas da Coroa e comércio particular

Quem fazia o comércio que animava estas rotas? A princípio, como se sabe, a Coroa organizou um amplo sistema de comércio régio intra-asiático, às vezes em regime de monopólio. Na segunda metade do século XVI, consumou-se, porém, a sua retirada dos circuitos asiáticos enquanto comerciante. O fenómeno não foi, contudo, acompanhado pela liberalização plena do antigo trato régio. Este passou, sim, a ser concessionado a particulares enquanto mercê do rei.⁸³ Como a Coroa antes, o agraciado – que podia optar por vender a mercê concedida a outrem – gozava às vezes de direitos monopolistas, embora os seus privilégios se pudessem também limitar à prioridade no carregamento e descarregamento dos bens. O regime de viagens concessionadas vigorava sobretudo no comércio de média e longa distância com a Ásia do Sueste e o Mar da China, complementando assim as cáfilas predominantes no Índico Ocidental. Ambos os tratos sustentavam aquela que, finda a participação directa da Coroa no

81 Barendse, “Shipbuilding,” 178.

82 Subrahmanyam, *The Political Economy of Commerce*, 162.

83 Sobre o sistema das viagens concessionadas, ver Luís Filipe F.R. Thomaz, “Os portugueses nos mares da Insulíndia no século XVI,” em *De Ceuta a Timor* (Lisboa: Difel, 1994), 567–80. Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia*, 137–42. Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 241–51.

comércio intra-asiático, era a principal fonte de receita do Estado da Índia: as rendas alfandegárias.⁸⁴

Nem todos os portos portugueses na Ásia tinham alfândega. O grosso das alfândegas do Estado da Índia estava concentrado na costa ocidental indiana, onde estava também a maioria dos seus portos. As únicas excepções importantes eram Ormuz, no Golfo Pérsico, a ocidente, e Malaca, a oriente, que, com Goa, Diu e Cochim, forneciam o grosso dos réditos alfandegários do Estado. Se era sobretudo no Índico Ocidental – e sobretudo na costa indiana – que se cobrava o grosso das receitas do Estado, era também lá que se concentrava a maior parte das suas despesas, decorrentes da manutenção do aparelho militar aí instalado, na forma de fortalezas, tropas e armadas. As outras zonas de presença portuguesa, sobretudo toda a região a oeste de Ceilão, caracterizavam-se por uma presença muito mais desmilitarizada.⁸⁵ Isto não queria, porém, dizer, que a sua importância fosse proporcional aos poucos recursos que a elas afluíam. Uma boa parte das rendas que alimentavam as alfândegas da costa ocidental indiana provinham do comércio com estas regiões distantes onde a presença formal e militar lusa era escassa. Por outras palavras, a repartição regional dos recursos do Estado da Índia não se coadunava com a importância das diferentes regiões para o mesmo Estado.⁸⁶

84 Sobre as finanças do Estado da Índia, ver Disney, *Twilight of the Pepper Empire*, 50–55. Vitorino Magalhães Godinho, *Les finances de l'État portugais des Indes orientales: 1517-1635* (Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, 1982). Artur Teodoro de Matos, “A situação financeira do Estado da Índia no período filipino (1581-1635),” em *Na rota da Índia*, 61–107. João Manuel de Almeida Teles e Cunha, “Economia de um império. Economia política do Estado da Índia em torno do Mar Arábico e Golfo Pérsico: elementos conjunturais, 1595-1635” (tese de mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 1995), 315–65. Bethencourt, “Configurações,” 294-303. Susana Münch Miranda, “A administração da fazenda real no Estado da Índia (1517-1640)” (tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, 2007).

85 Sobre a distinção clássica feita por Luís Filipe Thomaz entre os dois modelos oferecidos pela expansão atlântica portuguesa quatrocentista à expansão quinhentista na Ásia (um modelo marroquino, mais militarizado, e um modelo guineense, mais “mercantil”), ver Thomaz, “Os portugueses nos mares da Insulíndia,” 567.

86 O projecto não realizado de tripartição administrativa do Estado dos anos setenta do século XVI visava provavelmente a correcção deste desequilíbrio, autonomizando Malaca de Goa. Paulo Jorge Sousa Pinto, *Portugueses e malaio: Malaca e os sultanatos de Johor e Achém, 1575-1619* (Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1997), 82–85. Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 74–76.

1.2.4. O quadro naval: os portugueses na Ásia e a pirataria e o corso

A relativa facilidade com que foram tomadas as primeiras naus capturadas pelos neerlandeses na Ásia criou a ideia de que os grandes navios portugueses teriam navegado antes os mares orientais sem encontrarem riscos humanos significativos, como vimos que acontecia então com os seus congéneres da Carreira da Índia quando longe da Europa. Sabe-se, no entanto, pouco da história da pirataria e corso contra a navegação lusa na Ásia no século XVI. Os adversários marítimos mais conhecidos do Estado da Índia no período, os mapilas do Malabar, parecem ter concentrado os seus ataques na navegação costeira portuguesa das cáfilas, não constituindo ameaça para as grandes naus.⁸⁷ Por outro lado, houve casos avulsos de captura ou destruição dos grandes navios das viagens, como o galeão da viagem de Maluco em 1580 e a nau da viagem de Japão em Nagasaki em 1610.⁸⁸ Apesar disso, veremos que os portugueses só desistiram de vez dos grandes navios devido à nova ameaça norte-europeia, pelo que é de supor que esta tenha constituído de facto uma alteração qualitativa importante no tocante aos riscos da pirataria e do corso na Ásia.

1.3. Os navios neerlandeses na Rota do Cabo e na Ásia

Ficou descrito atrás o contexto em que os ataques neerlandeses à navegação intra-asiática e euro-asiática portuguesa fizeram a sua aparição. Falta dizer uma palavra sobre os vasos que iremos ver atacar os navios lusos ao longo desta tese. Tal como havia sucedido na Carreira da Índia, as particularidades da Rota do Cabo iria conferir às embarcações batavas que a navegavam características específicas.⁸⁹ A VOC, que recebeu em 1602 o monopólio do comércio das Províncias Unidas com a Ásia, dotou-se

87 Geneviève Bouchon, “L’évolution de la piraterie sur la côte malabare au cours du XVI^e siècle,” em *Inde découverte, Inde retrouvée, 1498-1630. Études d’histoire indo-portugaise* (Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, 1999), 271–89. Ver também Luís Filipe F.R. Thomaz e Jorge Manuel Flores, “Malabar,” em *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*, ed. Luís de Albuquerque, vol. II (Lisboa: Editorial Caminho, 1994), 651–59. Thomaz, “Calecute,” em Albuquerque, *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*, II, 161–68.

88 Hubert Jacobs, “Un règlement de comptes entre Portugais et Javanais dans les mers de l’Indonésie en 1580,” *Archipel* 18, n° 1 (1979): 159–173. Boxer, “The Affair of the ‘Madre de Deus.’”

89 J.R. Bruijn, F.S. Gaastra, e I. Schöffer, *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*, vol. I (The Hague: Martinus Nijhoff, 1987): 37–55 (citado doravante como DAS). Robert Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660* (Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010), 65–93.

cedo de estaleiros próprios e procurou praticamente desde o início padronizar a construção dos seus navios regulamentando as suas dimensões. As embarcações por excelência da companhia para a Rota do Cabo foram os chamados *retourschepen*, grandes veleiros de carga feitos para voltarem da Ásia carregados de produtos orientais, tal como as naus da Carreira. Eram os maiores vasos da VOC, mas, entre cerca de 1620 e 1640 coexistiram com os *oorlogschepen*, um tipo de veleiro de porte semelhante, mas, como o nome indica – "navio de guerra" –, mais talhado para funções militares e, por isso, com menos capacidade de carga. O par faz, obviamente, lembrar o duo nau-galeão da Carreira, tanto mais que apresenta indícios semelhantes de bifuncionalidade, com *oorlogschepen* a desempenharem funções mercantes e *retourschepen* empregues em missões militares.

As similitudes entre os veleiros de maior porte utilizados por portugueses e neerlandeses na Rota do Cabo não devem surpreender. Falar de tipos nacionais de navios para esta época é enganador. O que existia eram tipos europeus, com variantes regionais. Naus, galeões, *retourschepen* e *oorlogschepen* pertenciam todos à grande família dos chamados navios redondos, ou *full-rigged ships*, desenvolvidos no século XV através da combinação de técnicas de construção naval mediterrânicas e norte-europeias. As suas características básicas eram, simplificando, aquelas já descritas a propósito da nau e do galeão: tripla – às vezes quádrupla – mastreação; uso combinado de velame redondo nos mastros grande e da vante (traquete) e latino no mastro ou mastros da ré (mezena e contra-mezena); castelos na popa e na proa. As diferenças entre as embarcações portuguesas e neerlandesas, ou, de modo mais geral, ibéricas e norte-europeias, não eram distinções qualitativas, mas, grosso modo, diferenças de pormenor. No tocante aos vasos da Rota do Cabo, aquela que chama mais a atenção é o menor número de cobertas das embarcações da VOC em comparação com as naus da Carreira. As primeiras, até ao século XVIII, tinham, em regra, duas cobertas, enquanto as últimas, como já vimos, variavam no princípio do século XVII entre as três e as quatro.

Um maior número de cobertas não implicaria obrigatoriamente uma embarcação maior, por isso não é fácil comparar as dimensões dos navios neerlandeses e portugueses.⁹⁰ As dos primeiros são melhor conhecidas, pois uma investigação exaustiva dirigida por historiadores da Universidade de Leiden conseguiu apurar as tonelagens registadas de quase todas as embarcações da VOC que navegaram na Rota

90 Domingues, *Os navios do mar oceano*, 249–50.

do Cabo.⁹¹ Esta situação contrasta com a da Carreira da Índia, onde há poucas indicações sabidas de tonelagens. No entanto, como já se viu atrás, as tonelagens no período moderno apresentam muitas incertezas.⁹²

Se a estimativa das tonelagens pode ser problemática, o comprimento e a largura parecem ser mais fáceis de apurar, pelo menos ao nível das prescrições da construção naval.⁹³ Em 1614, a VOC estabeleceu para os seus maiores navios dimensões de cerca de quarenta e dois metros de comprimento e nove de largura, medidos a partir da coberta inferior. Estas medidas-padrão foram sendo rotineiramente alteradas nas décadas seguintes, mas só excepcionalmente se autorizou a construção de navios de comprimento além dos quarenta e cinco metros, apesar da tendência firme para o aumento das tonelagens ao longo do século. Vimos que o comprimento padrão prescrito para as naus da Carreira da Índia seria um pouco menor – cerca de quarenta metros – e a largura um pouco maior – cerca de treze metros. Desconhece-se, porém, até que ponto tais prescrições foram de facto seguidas, pelo menos no caso português. Veremos que, em boa parte dos recontros na Rota do Cabo tratados na tese, as fontes descrevem as embarcações lusas como maiores que os seus oponentes neerlandeses. É preciso ver que estes estavam ainda a iniciar-se numa rota que pedia capacidade de carga, como a história prévia da Carreira já demonstrara. À medida que o século XVII foi avançando, as tonelagens médias dos navios da VOC foram crescendo em conformidade, como acontecera durante o século anterior com os portugueses.

A distinção entre *retourschepen* e *oorlogschepen* só se consolidou na década de vinte do século XVII, já no fim do período coberto por este estudo. Antes, houve uma fase inicial em que a frota neerlandesa na Rota do Cabo se caracterizou por uma maior

91 DAS.

92 A medida de tonelagem em uso nas Províncias Unidas no tempo era o *last*. Havia mais que um tipo de *last*: tanto podia ser uma medida de capacidade, para medir volume – equivalente a algo entre 2,7 m³ e 3,2 m³, conforme os autores –, ou uma medida de peso – equivalente, na Europa, a cerca de 2 000 kg, mas, na Ásia, a 1 500 kg. Acresce que, quando usado como medida de capacidade, a porção de espaço medido a bordo podia variar. Por fim, até ao fim do século XVII, a VOC calculou a tonelagem a partir do comprimento dos navios, mas segundo critérios de equivalência que foram variando. No fim do século XVII, começou a adotar um cálculo mais complexo (tonelagem = comprimento x largura x profundidade da embarcação : 200), que foi também o usado por Gaastra, Bruijn e Schoffer para estimar a tonelagem de todos os navios posteriores a 1636, num período que já não coincide com o desta tese. Os mesmos autores frisaram que quer para os vasos anteriores a 1636, quer para os posteriores, as tonelagens que fornecem devem ser vistas como valores aproximados e não mais. Não apresentaram os valores apurados em *lasten*, seguindo antes a convenção dominante na historiografia neerlandesa de converter um *last* em duas toneladas de deslocamento (2 000 kg), que foi seguida também nesta tese. Lane, “Tonnages,” 225. DAS, I: 42–44. Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*, 17.

93 DAS, I: 37–38.

heterogeneidade. Se havia já embarcações construídas nos primeiros estaleiros da VOC, coexistiam em grau ainda considerável com outras compradas no mercado ou cedidas pela marinha de guerra das Províncias Unidas. A principal distinção então observável era entre *schepen* e *jachten*, que parece ter assentado sobretudo na dimensão, com os navios maiores a serem designados por *schepen* e os menores por *jachten*.⁹⁴ Esta frota inicial da VOC pode comparar-se à frota da marinha de guerra neerlandesa a partir dos anos noventa do século XVI, no sentido de que se tratou de um corpo considerável de veleiros de porte que houve que formar rapidamente para um tipo novo de navegação: no caso da marinha, as expedições à Península Ibérica de 1596-1607 (de que se falará nos dois próximos capítulos); no caso da VOC, a navegação da Rota do Cabo.⁹⁵ Também se assistiu nas duas frotas a uma passagem semelhante da heterogeneidade inicial para uma padronização crescente dos navios. Por fim, como igualmente se verá, as expedições para a Ásia seguiram tão ou mais armadas que as expedições a águas ibéricas, apesar de constituídas, na teoria, por embarcações puramente mercantes.⁹⁶ A novidade que a formação de ambas as frotas representou pode ser constatada através do contraste com a situação em 1588, quando, perante a chegada iminente ao Canal da Mancha da famosa "Invencível Armada" de Filipe II não se encontrou nas Províncias Unidas navios de alto bordo capazes de mandar em auxílio dos ingleses, embora a empresa ameaçasse tanto a independência neerlandesa como a inglesa.

Apesar de neófitos na guerra naval de longo alcance e na navegação para longe da Europa, os neerlandeses contavam com um sector marítimo pujante, baseado numa marinha mercante dominante no comércio intra-europeu. As ligações de Portugal ao norte da Europa, por exemplo, haviam passado a ser asseguradas maioritariamente por navios neerlandeses na segunda metade do século XVI. No entanto, não deixa de ser impressionante a rapidez com que as Províncias Unidas, na última década de Quinhentos, se dotaram de uma frota capaz de garantir quer uma guerra naval ofensiva de novo tipo com a Monarquia Católica, quer a expansão acelerada do seu comércio

94 Tal como no caso português, existiam ambiguidades terminológicas que geram confusões: *schip* podia ser também empregue para designar genericamente qualquer navio e, por isso, podia-se chamar *schip* a um *jacht*. Posteriormente, o termo *retourschip* também irá ser utilizado, às vezes, para denominar qualquer navio na rota Ásia-Províncias Unidas – a rota de "retorno" – em vez dos grandes navios de carga referidos em cima.

95 M.A.P. Jong, "*Staat van oorlog*": *wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigde Nederlanden, 1585-1621* (Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2005), 64–70.

96 Ibid., 128-129.

fora da Europa, sobretudo tendo em conta a rapidez com que, neste último ponto, os recém-chegados neerlandeses ultrapassaram os seus predecessores franceses e ingleses.

1.4. A guerra naval: abordagens, canhões e revoluções militares e navais

Qual era o estado da guerra naval no momento em que portugueses e neerlandeses começaram a enfrentar-se nos mares orientais? No século XVI, os grandes veleiros redondos europeus praticavam uma navegação de novo tipo, transoceânica, e faziam-no preparados para um tipo inovador de guerra naval, onde a artilharia ganhava uma importância crescente.⁹⁷ O conhecimento da artilharia chegara à Europa, vindo da Ásia, por volta do século XIV. As primeiras referências conhecidas ao uso de canhões a bordo de navios europeus serão do século XV, mas a sua utilização teve no início um impacto limitado. A guerra naval anterior à artilharia caracterizava-se pelo combate de abordagem, onde a altura dos bordos (lados) dos navios os valorizava militarmente. Continuou a ser assim durante algum tempo, com os canhões e outras armas de fogo a serem utilizadas apenas como armas adicionais, sem pleno aproveitamento do seu potencial destrutivo. Considera-se que foi só na entrada do século XVI que a situação começou a mudar decisivamente.

Ao princípio, a localização das peças de artilharia a bordo estava confinada à superfície do navio. Por volta de 1500, terão aparecido as primeiras portinholas estanques, isto é, aberturas no casco através das quais se podia disparar a artilharia a partir do interior das embarcações (e que, com mar agitado, podiam ser hermeticamente fechadas, vedando a entrada da água). Isto permitiu aumentar o espaço potencial para canhões nos navios de alto bordo, o que, a prazo, se viria a revelar uma vantagem

97 Sobre a guerra naval nos séculos XVI e XVII, ver Geoffrey Parker, *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800*, 2ª edição, revista (Cambridge: Cambridge University Press, 1996), 82–114. N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Great Britain. Volume One: 660-1649*. (London: HarperCollins, 1997), 204–20. Rodger, “The New Atlantic: Naval Warfare in the Sixteenth Century,” em *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, ed. J.B. Hattendorf e R.W. Unger (The Boydell Press, 2003), 233–47. Jan Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe* (London: Routledge, 2000). Glete, ed., *Naval History, 1500-1680* (Aldershot: Ashgate, 2005). John F. Guilmartin, Jr., *Galleons and Galleys* (London: Cassell&Co, 2002). Jeremy Black, *European Warfare, 1494-1660* (London: Routledge, 2002), 167–95. Louis Sicking, “Naval Warfare in Europe, c. 1330-c. 1680,” em *European Warfare, 1350-1750*, ed. Frank Tallett e D.J.B. Trim (Cambridge: Cambridge University Press, 2010), 236–63. Um importante contributo português para o tema é José V. Pissarra, «Armamento naval», em *História da marinha portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar, 1500-1668*, ed. Francisco Contento Domingues (Lisboa: Academia de Marinha, 2012), 137–77.

importante para os grandes veleiros sobre os navios de remo, embora estes tivessem sido os primeiros a distinguir-se no uso da artilharia. No século XVI, de facto, o desenvolvimento das galés artilhadas tornou-as, por um tempo, difíceis de vencer no Mediterrâneo: embora contassem apenas uma peça grossa na proa, a sua superior mobilidade possibilitava-lhes utilizar o seu poder de fogo melhor que qualquer outra embarcação, dando-lhes vantagem sobre os grandes navios de vela. A altura dos bordos dos últimos já não os protegia como antes, nos tempos do combate de abordagem tradicional, pré-artilharia.

A utilização de galés fora das águas calmas e confinadas do Mediterrâneo e de mares similares era difícil, o seu raio de acção limitado e, de qualquer modo, o pouco espaço a bordo disponível para a artilharia limitava o seu "potencial evolutivo" (não tinham lugar a bordo para mais que uma peça grossa, na proa, devido ao espaço tomado nos flancos pelos remos). A capacidade potencial de artilhamento dos veleiros era, como vimos, muito superior, mas requeria uma adaptação a necessidades novas de estabilidade e manobrabilidade, além de grande resiliência estrutural, devido ao peso das peças. O desenvolvimento mal conhecido do galeão no princípio do século XVI explicar-se-á por esta tendência para reforçar as capacidades militares dos navios de vela ajustando-os aos requerimentos da guerra naval travada com artilharia. Definível como uma "versão guerreira" da nau, como já vimos, é significativo que o modo encontrado de reforçá-lo militarmente tenha sido "desfortalecê-lo", isto é baixar-lhe os castelos e o bordo em geral, expondo-o assim mais à abordagem num combate naval que fosse travado ao modo antigo, pré-artilharia. O risco seria compensado pelo maior poder destrutivo do fogo rasante e pelos ganhos obtidos de mobilidade, essenciais para otimizar o emprego dos canhões, como o haviam demonstrado as galés artilhadas mediterrânicas.

A introdução da artilharia na guerra naval tem sido tradicionalmente descrita como revolucionária, mas deve frisar-se que, embora a importância das armas de fogo no mar haja crescido visivelmente no século XVI, o fez de modo ainda gradual. Os canhões não acabaram com o combate de abordagem, que se continuou a praticar, mas antecedido agora de duelos preliminares de artilharia. A par disso, encontra-se por vezes casos em que o melhor emprego e o número e potência crescentes das peças usadas tornou possível fazer render um navio à canhonada, sem necessidade de abordá-lo. Os portugueses distinguiram-se ao empregarem precocemente tácticas com este fim no

Índico nas primeiras décadas do século XVI e esse pioneirismo tem sido reconhecido pela historiografia internacional.⁹⁸ No entanto, o exemplo mais conhecido e citado do novo modo de combater é uma batalha mais tardia em que os portugueses também estiveram presentes, mas do lado perdedor: os recontros da mal denominada "Invencível Armada" no Canal da Mancha, em 1588, quando Filipe II de Espanha (D. Filipe I de Portugal), enviou de Lisboa uma grande armada para invadir a Inglaterra, com que estava em guerra desde 1585.⁹⁹

O episódio tem exemplificado para a historiografia internacional dominante, de língua inglesa, as vantagens dos navios norte-europeus sobre os ibéricos na guerra marítima que se começou então a travar a uma escala crescentemente global entre a Monarquia Católica e os seus inimigos protestantes do Norte: a Inglaterra, primeiro, e a República Neerlandesa, depois. As embarcações dos últimos seriam, por um lado, mais manobráveis e estariam, por outro, melhor artilhadas e os dois factores conjugados permitir-lhes-iam bombardear intensivamente os seus oponentes a curta distância através sobretudo de descargas de flanco – as famosas *broadships* –, evitando, ao mesmo tempo, serem abordados por eles (em 1588, os ingleses, sem tropas de combate a bordo, ao contrário dos adversários, optaram com sucesso por fugir à abordagem e explorar o seu superior poder de fogo, deixando os navios de Filipe II muito maltratados).

Apesar da magnitude do evento em si, a fama da história da “Invencível Armada” deve-se sobretudo ao que teve de simbólico para a posteridade. Em 1588, as forças navais combinadas dos dois poderes ibéricos fundadores dos primeiros impérios europeus oceânicos foram derrotadas por um poder marítimo ascendente que se encarregaria, nos séculos seguintes, de ultrapassá-los, criando aquele que foi o grande

98 Parker, *The Military Revolution*, 93–94. Guilmartin, *Galleons and Galleys*, 77–83.

99 O plano original não era invadir directamente a Inglaterra, mas recolher primeiro na parte dos Países Baixos então sob domínio hispânico contingentes do chamado exército da Flandres – as melhores tropas de Filipe II –, para proceder com elas à invasão. O projecto falhou porque uma grande esquadra inglesa impediu a junção da armada com o exército da Flandres, dispersando os navios vindos da Península Ibérica ao largo de Gravelines (na actual costa francesa, perto da fronteira belga). Reagrupada a armada, o seu comandante, o duque de Medina Sidonia, decidiu desistir da empresa e voltar à Península Ibérica pelo norte da Grã-Bretanha e pelo oeste da Irlanda, por as condições de navegação já não permitirem o retorno pelo Canal. O regresso foi calamitoso: um mau tempo invulgar – os “ventos de Deus”, na versão anglicana dos eventos – e o desconhecimento da rota provocaram as dezenas de naufrágios que ainda hoje são o fenómeno mais associado à memória da “Invencível Armada” – e que foram muito mais na volta à Península do que nos combates na Mancha, onde se perdera apenas um punhado de navios. Geoffrey Parker e Colin Martin, *The Spanish Armada. Revised Edition*, 3ª edição, revista (Manchester: Mandolin, 1999). Sobre a importante participação de navios portugueses na expedição, ver Augusto Salgado, *Os navios de Portugal na Grande Armada. O poder naval português, 1574-1592* (Lisboa: Prefácio, 2004).

império europeu oceânico por excelência. Daí que se tenda a procurar razões mais latas para a superioridade estritamente naval dos navios ingleses, buscando factores não militares que a expliquem. Entramos com isto no tema das dimensões da história militar que transcendem a própria disciplina. Os historiadores navais que abordam o assunto repetem o que alguns dos seus colegas da história militar terrestre moderna têm feito nas últimas décadas na discussão do famoso tema da "revolução militar", definida e defendida como um fenómeno que revolucionou muito mais que a simples vida castrense.¹⁰⁰ Por muito que se tenha posto em questão a pertinência do conceito, discutilo continua a ser uma boa maneira de, como se diria em inglês, "entrar na conversa" (*join the conversation*) historiográfica internacional.

Como se sabe, o conceito foi popularizado nos anos cinquenta do século XX pelo historiador britânico Michael Roberts para designar as alterações tácticas introduzidas sobretudo por neerlandeses e suecos na guerra europeia terrestre entre 1560 e 1660.¹⁰¹ Estas alterações teriam consistido, muito resumidamente, na maximização do poder de fogo das armas de tiro da infantaria através da inovação táctica do tiro sincronizado (*volley-fire*).¹⁰² Bem empregue, a nova táctica mostrou-se decisiva, quebrando os impasses habituais nas batalhas campais da época. Viria, no entanto, a requerer exércitos numerosos e permanentes, com tropas bem treinadas instruídas por um corpo profissional de oficiais. É aqui que o tema deixa de interessar somente ao pequeno grupo fechado dos especialistas em história de batalhas, pois Roberts reivindicou um efeito sociopolítico "revolucionário" para estas mudanças tácticas: ao levarem tanto ao aumento considerável como à profissionalização dos exércitos europeus – transformados de vez em forças estatais permanentes – teriam fortalecido

100 A bibliografia sobre o tema da revolução militar é muito extensa. Veja-se, sem pretensões de exaustividade, Clifford J. Rogers, ed., *The Military Revolution Debate: Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe* (Boulder: Westview Press, 1995). Parker, *The Military Revolution*. Black, *European Warfare*. Black, *War in European History, 1494-1660* (Washington, D.C.: Potomac Books, Inc., 2006).

101 Michael Roberts, "The Military Revolution, 1560-1660," em Rogers, *The Military Revolution Debate*, 13–35.

102 O processo consistiu na substituição da formatura tradicional dos infantas, um quadrado maciço de lanceiros cercados por arcabuzeiros. Linhas de arcabuzeiros treinados para dispararem em sincronia tomaram o seu lugar e a alternância coordenada dos disparos das linhas criou uma barragem de fogo superior em intensidade a tudo o que se vira até então nos campos de batalha. Basicamente uma linha devia fazer fogo enquanto outra recarregava as armas para a revezar, após o que a linha revezada, passava, ela própria, ao recarregamento, para poder, por sua vez, revezar a que a revezara. O encadeamento sucessivo destas duas acções – disparo e recarregamento – por parte de linhas diferentes garantia, em princípio, uma cadência contínua de tiro. Os neerlandeses utilizaram a táctica defensiva e os suecos ofensivamente.

decisivamente o peso do estado nas sociedades europeias, possibilitando a emergência do por vezes chamado “absolutismo” dos séculos XVII e XVIII.

O conceito de revolução militar foi retomado por Geoffrey Parker nos anos oitenta.¹⁰³ Como Roberts, baseou-se no dado do aumento dos exércitos europeus na idade moderna, mas atribuindo-lhe uma causa em parte distinta: não teriam sido tanto as inovações táticas neerlandesas e suecas a provocá-lo, mas um fenómeno anterior, os desenvolvimentos da arte da fortificação na primeira metade do século XVI. Estes radicaram, por sua vez, na necessidade de responder à inovação prévia que foi o uso ofensivo da artilharia na guerra de cerco.¹⁰⁴

Parker iniciou a prática de identificar revoluções militares alternativas à de Roberts.¹⁰⁵ O exercício teve bastantes continuadores, criando uma multitude de revoluções em períodos e espaços distintos.¹⁰⁶ A dificuldade de convergir na simples circunscrição do que tenha sido esta tão esquivia revolução torna a validade do conceito

103 Embora já tivesse escrito antes sobre o tema. Geoffrey Parker, “The ‘Military Revolution,’ 1560-1660 – a Myth?,” *The Journal of Modern History* 48, nº 2 (1976): 196–214. Parker, *The Military Revolution*.

104 A nova arma que eram os canhões mostrara-se capaz de derrubar as muralhas dos velhos castelos medievais, cuja inexpugnabilidade assentara em boa parte na altura, tornada agora irrelevante. A reacção consistiu em baixar a altura das muralhas para as fortalecer, engrossando-as, com o que ganharam maior resistência ao impacto do fogo dos canhões. Sobre isto, potenciou-se as capacidades defensivas da artilharia construindo fortalezas em forma de quadrado com baluartes nos cantos. A função destes baluartes era servirem de plataformas avançadas da artilharia dos sitiados, com o que se aumentava o seu raio, alargando a distância entre as forças – e a artilharia – sitiadas e os muros principais da fortaleza. O resultado desta introdução da chamada “traça italiana” no desenho das fortificações foi que as potencialidades ofensivas da artilharia na guerra de cerco, inicialmente prometedoras, foram neutralizadas sem que nada as viesse substituir: tornou-se muito mais difícil abrir brechas numa muralha a tiro de canhão, sem que fosse possível, em alternativa, reverter à velha prática medieval de tomar castelos por assalto. A introdução de uma arma tão destrutiva como a artilharia na guerra de cerco europeia acabou assim por, paradoxalmente, fazê-la, a prazo, mais morosa e inconclusiva. Na ausência de meios para superar este impasse, generalizou-se a prática de render as fortalezas à fome. Tal requeria cercos muito longos, que pediam, por sua vez, forças não apenas extensas como activas por grandes períodos. Daí os grandes exércitos estatais permanentes criados por esta nova versão da revolução militar, idêntica à da versão anterior de Roberts no resultado final – o alargamento das forças militares permanente dos estados europeus –, mas não tanto no processo que teria conduzido a ele.

105 O trabalho de Parker, no entanto, é menos uma refutação de Roberts do que uma amplificação das suas ideias, pois inclui o desenvolvimento das táticas de tiro sincronizado entre as etapas da sua revolução militar, depois da criação de artilharia pesada de bronze capaz de destruir fortalezas de desenho vertical tradicional (c. 1430), do aparecimento já descrito das fortalezas de desenho geométrico capazes de resistir a tal artilharia (c. 1530) e do desenvolvimento paralelo de navios de vela redondos (*full-rigged ships*) bem artilhados. Geoffrey Parker e Sanjay Subrahmanyam, “Arms and the Asian: Revisiting European Firearms and Their Place in Early Modern Asia,” *Revista de Cultura - International Edition* nº 26 (2008): 12-48 [13].

106 Vale a pena citar o recente resumo irónico de Nicholas Rodger da questão: “In England alone, ‘military revolutions’ have been detected as early as the eleventh century, and as late as the nineteenth. They have been discovered not only throughout Europe from tenth-century Saxony almost to the present day, but as far afield as Japan, China, Morocco and other parts of Africa”. N.A.M. Rodger, “From the ‘Military Revolution’ to the ‘Fiscal-Naval State,’” *Journal for Maritime Research* 13, nº 2 (2011): 119–128 [119].

algo duvidosa. Se é tão duro identificar um conjunto de mudanças militares de importância suficientemente evidente e excepcional para se impor ao consenso historiográfico como revolucionário, talvez seja de aceitar, afinal, a natureza mais “evolutiva” que revolucionária da história militar no período moderno. Por outras palavras, reconhecer que tal história se foi fazendo mais por evolução que por revolução, isto é com as principais mudanças processando-se de modo incremental e cumulativo. Desta perspectiva, as várias alegadas revoluções militares ganham em serem antes vistas como etapas de processos evolutivos que vêm de trás – fases de uma evolução gradual, não revoluções, palavra que define uma alteração sistémica brusca e radical difícil de encontrar. Esta posição céptica sobre a revolução militar – pelo menos para o período inicial da era moderna – tem sido persuasivamente defendida pelo historiador britânico Jeremy Black.¹⁰⁷

Outra tendência inaugurada por Parker foi a de “globalizar” a revolução militar, que Roberts tratara apenas em termos europeus.¹⁰⁸ Mais concretamente, promoveu-a a causa dos sucessos militares europeus fora da Europa desde o século XVI, frisando a importância das fortalezas de traça italiana e também da artilharia e dos navios artilhados portugueses no Índico. A posição de Parker é que a expansão colonial europeia se explicou desde o início pela excepcionalidade que teria superiorizado decisivamente os europeus sobre os povos que submeteram.¹⁰⁹ Com esta “exportação” para paragens coloniais da revolução militar, ela, sobre a sua função inicial de “motor” do processo de construção dos estados europeus modernos, viu-se assim atribuído o papel adicional de causa da ascensão do Ocidente no palco global.

Esta dupla e ambiciosa reivindicação foi em parte responsável pela polémica existência historiográfica do conceito desde a sua ressurreição por Parker nos anos oitenta do século passado. Polémica não apenas por se poder, naturalmente, questionar a contribuição determinante do factor militar para dois fenómenos que extravasaram em muito o âmbito das armas. Para além disso, *a própria existência dos dois fenómenos, tal como foram entendidos por Roberts e Parker, é hoje questionável*. Por outras palavras,

107 Black, *European Warfare*, 32–54, 93–96, 125–26, 149–53, 212–16. A ter que utilizar o termo, Black defende que tal se faça apenas para um período posterior.

108 Parker, *The Military Revolution*, 115–45.

109 Na esteira de Frederic Lane e Niels Steensgaard, propôs o factor militar como fundamento da dita excepcionalidade, em alternativa às duas explicações tradicionais do fenómeno: a racial-civilizacional, hoje caída em desgraça, e a económico-institucional. Geoffrey Parker, “The Artillery Fortress as an Engine of European Overseas Expansion, 1480-1750,” em *City Walls: The Urban Enceinte in Global Perspective*, ed. James D. Tracy (Cambridge: Cambridge University Press, 2000), 386–416.

já não se dá por automaticamente adquirido que tenha havido nem um “absolutismo” régio autocrático nas monarquias de Antigo Regime, nem uma excepcionalidade ocidental evidente no período anterior à Revolução Industrial. O primeiro, devido à valorização historiográfica dos limites do poder estatal na época, por um lado, e da importância daí decorrente do consenso nas monarquias ditas “absolutas” do Antigo Regime, por outro.¹¹⁰ O segundo, pela discussão acerca da datação da chamada “grande divergência” entre o Ocidente e o resto do globo, que hoje há quem defenda que ocorreu somente no fim do século XVIII, com a Revolução Industrial.

Antes de entrar na discussão deste último ponto – que é o que nos interessa mais –, convém referir, dentre as muitas reinterpretações da revolução militar, uma que procurou conscientemente “navalizá-la”, propondo a sua substituição pelo conceito de “revolução naval”. Nicholas Rodger defendeu que as características de “criadores” dos estados modernos atribuídas aos exércitos europeus modernos desde Michael Roberts deviam ser, sim, atribuídas às marinhas de guerra.¹¹¹ Baseando-se no trabalho de John Brewer e Patrick O'Brien, Rodger frisou a importância antes ignorada do consenso social para os processos de construção de estado, que seriam tanto melhor sucedidos quanto mais fossem consentidos e não impostos às sociedades que tinham de pagar os seus custos pela via fiscal. A eficiência do que Brewer definiu como “estado fiscal-militar” seria tanto maior quanto maior fosse a representatividade do sistema de governo, pois esta garantiria uma capacidade superior de angariação fiscal de recursos. Os estados mais capazes de desenvolver as máquinas de guerra avançadas que eram as marinhas de guerra – organizações bem mais complexas e avançadas que os exércitos seus contemporâneos – seriam assim não monarquias tidas tradicionalmente por “absolutistas” como a França e a Monarquia Católica, mas a República Neerlandesa e a monarquia parlamentar inglesa.¹¹²

¹¹⁰ Black, *European Warfare*, 24-27.

¹¹¹ Rodger é provavelmente o historiador naval anglófono mais reputado em actividade. Rodger, “From the ‘Military Revolution.’” O artigo integra um número especial da revista *Journal for Maritime Research* dedicado ao tema da revolução militar da perspectiva da história naval; acompanham-no dois outros artigos dignos de nota: John F. Guilmartin, “The Military Revolution in Warfare at Sea During the Early Modern Era: Technological Origins, Operational Outcomes and Strategic Consequences,” *Journal for Maritime Research* 13, nº 2 (2011): 129–137. Gijs Rommelse, “An Early Modern Naval Revolution? The Relationship Between ‘Economic Reason of State’ and Maritime Warfare,” *Journal for Maritime Research* 13, nº 2 (2011): 138–150.

¹¹² Duplas herdeiras, enquanto tal, da talassocracia democrática ideal que teria sido a Atenas dos tempos clássicos...

Rodger foi também influenciado pelo historiador sueco Jan Glete, autor de uma das mais recentes e influentes sínteses sobre a história naval deste período.¹¹³ Glete defendeu, similarmente, que países como as Províncias Unidas e a Inglaterra não teriam ficado imunes ao processo de construção de estado graças ao poder das suas instituições representativas, como convencionalmente se crera: seriam, pelo contrário, exemplos bem sucedidos do dito processo devido à maior representatividade dos seus sistemas de governo. Esta, assegurando uma participação activa das elites na administração de estado em crescimento, teria garantido a sua superioridade sobre as burocracias espanhola e francesa, mais fechadas à sociedade, na tarefa de mobilizar e aplicar recursos na guerra.¹¹⁴ Glete concluiu a parte narrativa da sua síntese com a descrição do que chamou a primeira guerra global marítima, entre a Monarquia Católica e a República Neerlandesa, ganha pela última.¹¹⁵ Afirmou que a superioridade final neerlandesa num confronto que a Monarquia, à primeira vista, tinha tudo para vencer se deveu sobretudo à permeabilidade do seu governo aos interesses comerciais, que permitiu a adopção de políticas pró-mercantis que fortaleceram o comércio e a economia e, com eles, a capacidade militar do estado, em contraste com a alegada insensibilidade dos governos dos Habsburgos para com os mercadores.¹¹⁶ Ou seja, o enfrentamento naval planetário entre a Monarquia Católica e a República Neerlandesa foi ganho pela última devido à maior permeabilidade do seu sistema político aos interesses das elites mercantis – uma explicação tipicamente "institucionalista".

Crê-se que este breve resumo basta para dar uma ideia das muitas questões não militares discutidas hoje pela historiografia militar internacional. O modo como o debate sobre a revolução militar evoluiu desde o contributo de Geoffrey Parker, "globalizando-se" e, pelo menos em parte, "navalizando-se", interessa para o estudo do caso português. Além de sair das fronteiras da Europa, Parker ousou também deixar

113 Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650*. John Guilmartin é o autor da outra síntese recente em inglês dedicada em exclusivo ao período 1500-1650 (a primeira metade da chamada "era da vela", que se separa tradicionalmente do período posterior, o qual vai até ao fim das guerras napoleónicas e se caracteriza pela predominância do chamado "navio de linha" e das formaturas navais lineares em coluna, que lhe deram o nome). Trata-se de um trabalho de história naval mais convencional, sem a perspectiva "guerra e sociedade" de Glete. Guilmartin, *Galleons and Galleys*.

114 Foram apresentados como prova os sucessos militares no período das Províncias Unidas e da Suécia, estados que gozaram então de um poder muito desproporcionado em relação aos seus recursos reais e que se explica pela eficiência com que as suas administrações "representativas" conseguiram aproveitá-los. Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650*, 60–65.

115 Ibid., 165-85.

116 Ibid., 165-69.

terra e fazer-se ao mar, dedicando um capítulo aos aspectos navais da alegada revolução militar. Tais aspectos resumem-se basicamente ao desenvolvimento do navio de vela redondo artilhado, definido, a par da fortaleza de traça italiana, como um dos “instrumentos da expansão europeia” (tal como as novas fortalezas, o navio redondo era uma inovação originada da necessidade de adaptação à artilharia). Tudo isto torna o trabalho de Parker duplamente pertinente para a história militar portuguesa moderna, pois, como é sabido, esta só depois da guerra da Restauração de 1640-1669 ganhou uma dimensão terrestre europeia importante. Até lá, a experiência militar portuguesa, finda a Idade Média, teve lugar sobretudo no mar e fora da Europa. E, no século XVI, o capítulo mais conhecido dessa história deu-se, como é sabido, na Ásia. António Manuel Hespanha, das poucas vezes em que se olhou para o fenómeno sob o prisma da revolução militar, defendeu o atraso a que isso teria conduzido a cultura bélica lusa, confinada a formas consideradas comparativamente primitivas de conflito.¹¹⁷ Foi devidamente notada a excepção que, nesse cenário, constituiria a história naval, onde Portugal teria sido pioneiro ao adquirir uma marinha de guerra transoceânica permanente.¹¹⁸ Mas, mesmo nesse campo, a investigação de fundo mais recente sobre a história militar portuguesa na Ásia no período moderno, de Vítor Rodrigues, considerou que o isolamento de outros europeus a que estiveram submetidas as forças navais quinhentistas do Estado da Índia provocou também o seu declínio, “orientalizando-as”. Durante o decorrer do século XVI, os navios de alto bordo teriam diminuído nas armadas em favor de navios de remo; teria também diminuído em geral o poder de fogo das embarcações, por aumento, por um lado, das fortalezas, e, por outro, dos efectivos navais – em virtude do recurso crescente a navios pequenos –, que deixava menos peças disponíveis por vaso; por tudo isto, decaíram os combates exclusivos de artilharia, aumentando o recurso à abordagem.¹¹⁹ Assim, quando neerlandeses e ingleses chegaram à Ásia na viragem do século XVI para XVII, os navios de alto bordo disponíveis para enfrentá-los eram não só poucos como mal artilhados e pouco adestrados no combate de artilharia (ou tão-só no combate, visto que já só eram quase usados como navios de carga).

117 António Manuel Hespanha, “Introdução,” em Hespanha, *Nova história militar*, II: 9–33 [9, 17–21].

118 António Manuel Hespanha, “Conclusão: guerra e sistema de poder,” em Hespanha, *Nova história militar*, II: 359–66.

119 Rodrigues, “A guerra na Índia”. Rodrigues, “Reajustamentos da estratégia militar naval do ‘Estado da Índia’ na viragem do século XVI para o XVII,” em *O Estado da Índia e os desafios europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, ed. João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues (Lisboa: CHAM - CEPCEP, 2010), 443–56.

Parece lícito inferir que, nesta visão de Hespanha e Rodrigues, Portugal, semi-asiatizado militarmente durante o século XVI, confirmaria, com as suas derrotas seiscentistas às mãos de neerlandeses e ingleses, o atraso militar comparativo da Ásia em relação à Europa, ou, pelo menos, ao seu sector militar de ponta, norte-europeu. No entanto, esta visão tem, hoje, de ser confrontada com perspectivas historiográficas mais recentes que relativizam o fosso militar entre europeus e asiáticos antes da era contemporânea. Tal como o grau do poder estatal nas sociedades europeias modernas tem sido objecto de discussão e contestação, como vimos, também a excepionalidade militar ocidental tem sido submetido a revisões várias. Tonio Andrade abordou recentemente a questão, traçando um paralelo da situação da historiografia militar com a de outras historiografias, designadamente daquela que tem tratado do tema da chamada "grande divergência" entre o Ocidente e o resto do globo.¹²⁰ As duas últimas décadas foram marcadas por abordagens "revisionistas" do tema, que retardaram o surgimento da divergência, remetendo-a para a Revolução Industrial e períodos subsequentes. A expansão europeia ultramarina precedente aparece como um entrave à tese, pela superioridade prévia que sugere. Foi assim usada como arma de arremesso por "contra-revisionistas" e relativizada nas suas implicações pelos "revisionistas". A discussão replica a divergência na história estritamente militar entre os defensores da existência de uma superioridade militar ocidental evidente desde 1500 devido à superioridade das armas de fogo e das tecnologias navais e de fortificação europeias – o mais conhecido dos quais é Geoffrey Parker – e os que remetem o advento da dita superioridade para mais tarde – entre quem o mais proeminente é Jeremy Black.¹²¹ Já se discutiu atrás as posições do primeiro. É tempo agora de tratar brevemente do segundo.

Black argumentou que à série tradicional, bem conhecida, de sucessos militares ocidentais fora da Europa desde cerca de 1500, deviam ser contrapostas "contra-séries" alternativas de derrotas europeias, por um lado, e de sucessos de poderes não europeus em processo paralelo de expansão (marroquinos, otomanos, persas, mogóis e manchus). A distinção entre europeus e não-europeus seria redutora e, além de abrir terreno à "primitivização" indiferenciada e incorrecta do segundo grupo, irmanando

120 Tonio Andrade, "An Accelerating Divergence? The Revisionist Model of World History and the Question of Eurasian Military Parity: Data from East Asia," *Canadian Journal of Sociology* 36, nº 2 (2011): 185–208.

121 Jeremy Black, "European Overseas Expansion and the Military Revolution," em *Technology, Disease, and Colonial Conquests, Sixteenth to Eighteenth Centuries: Essays Reappraising the Guns and Germs Theories*, ed. George Raudzens (Leiden: Brill, 2001). Black, "War and the World, 1450-2000," *Journal of Military History* 63, nº 3 (1999): 669–682. Black, *European Warfare*, 55–68 e 196–211.

absurdamente otomanos e papuas, faria esquecer que, no panorama militar global muito diversificado da época, os estados asiáticos mais "desenvolvidos" apresentavam militarmente mais semelhanças que diferenças em relação aos seus congêneres europeus. Significativamente, não se conhecem vitórias significativas em terra dos europeus sobre os às vezes chamados "impérios da pólvora" muçulmanos (mogóis, safávidas, otomanos e marroquinos) até ao século XVIII (enquanto o "outro lado" podia contar, pelo menos, com Alcácer Quibir). As vitórias mais importantes de europeus sobre não-europeus foram-no sobre povos menos "avançados", contra os quais os "impérios da pólvora" islâmicos registaram sucessos semelhantes.¹²² Black defendeu ainda que os sucessos fulminantes castelhanos contra os impérios americanos pré-colombianos deviam ser vistos como um fenómeno único, com causas demográficas específicas sem paralelos alhures, infirmando assim as extrapolações neles baseadas quanto a uma superioridade militar ocidental generalizada no contexto global. Ocorreram além disso num período, 1500-1560, excepcional no tocante a vitórias e avanços da expansão europeia, ao qual se teria seguido um século de relativa estagnação marcado por vários desaires (de portugueses e de castelhanos na Ásia face a asiáticos, de castelhanos na América e de portugueses na África Ocidental e Oriental e em Marrocos).

É importante notar, porém, que a guerra naval escapou até agora a todo este esforço "relativista". Aí, Black não hesitou em reconhecer a superioridade naval ocidental em mar aberto e a pertinência de uma "revolução naval" que a explique, sem equivalente para a guerra em terra. Tonio Andrade chegou a conclusões semelhantes, no seu estudo de caso sobre o confronto sino-neerlandês em Taiwan no século XVII.¹²³

122 Note-se, porém, que forças "primitivas" também bateram regularmente forças de sociedades mais "avançadas", europeias e não-europeias, como Black nota, sempre alerta contra tentativas de hierarquizar "civilizacionalmente" a capacidade militar dos povos.

123 Que foi, até às Guerras do Ópio do século XIX, o conflito mais importante mantido por europeus com a civilização que inventou a tecnologia das armas de fogo. Sabe-se hoje que a China não foi apenas a pátria da pólvora, descoberta acidentalmente por alquimistas taoistas em busca de um elixir para a vida eterna. A par disso, está hoje arqueologicamente provado que tanto as primeiras armas de tiro como as primeiras peças de artilharia foram inventadas no Império do Meio. Peter Lorge, *The Asian Military Revolution: From Gunpowder to the Bomb* (Cambridge: Cambridge University Press, 2008), 24–44. Segundo a investigação de Andrade, as tropas chinesas que enfrentaram em Taiwan as forças da VOC – oriundas de uma região que estava militarmente na vanguarda da Europa –, tinham armas de tiro e canhões tão bons como os dos seus oponentes e sabiam usá-las tão bem como eles, incluindo no manejo da complexa tática do *volley-fire*, inventada no Império do Meio séculos antes do nascimento de Maurício de Nassau, tido outrora como o seu inventor. Andrade notou, porém, superioridade europeia em dois pontos: a arquitectura, de traça italiana, da fortaleza neerlandesa de Taiwan, que desconcertou os chineses; os navios neerlandeses, cujo superior poder de fogo e capacidade de bolinar os tornava capaz de fazer frente a contingentes navais muito mais numerosos, que só em águas costeiras e pouco profundas tinham vantagem sobre os europeus. Andrade, "An Accelerating Divergence?," 190–201. Para uma visão mais aprofundada desta superioridade naval neerlandesa, ver Andrade, "Was the European Sailing Ship a

Não parece assim descabido aventar, com base na investigação de Vítor Rodrigues, que a "asiatização" das armadas portuguesas ao longo do século XVI teria causado os revezes navais lusos frente aos norte-europeus. A observação principal que o argumento merece será antes que não foi apenas na Ásia que os portugueses sofreram esse tipo de revezes. O Atlântico luso, imune a influências "orientais", foi tão ou mais castigado, quer através de perdas de praças e territórios, quer também através de vultosas perdas navais e para o corso. Voltar-se-á a esta questão na conclusão da tese. Para já, importa notar ainda que todas estas guerras, atlânticas e asiáticas, foram parte de um conflito mais vasto entre a Monarquia Católica e as Províncias Unidas, onde os portugueses tiveram os castelhanos a seu lado, por vezes literalmente. Este contexto – e que já se mencionou a propósito do trabalho de Jan Glete – traz-nos ao tema da guerra global em que se enquadraram, até à Restauração de 1640, os conflitos luso-neerlandeses na Ásia.

1.5. A globalização da Guerra dos Oitenta Anos

A vitória inglesa de 1588 sobre a “Invencível Armada”, mencionada atrás, teve importância, mas foi apenas parte de um conflito mais lato. A guerra anglo-hispânica, começada em 1585, só terminou em 1604, depois da morte de Isabel I de Inglaterra.¹²⁴ O seu teatro principal foram as águas costeiras ibéricas e também açorianas e caribenhas, onde os ingleses levaram regularmente a cabo expedições de corso. Apesar de mais retumbantes que outrora, estas incursões não eram uma novidade, sobretudo nas áreas mais longe da Europa, onde as reivindicações exclusivistas ibéricas firmadas no Tratado de Tordesilhas (1494) nunca foram aceites pelos outros estados europeus. Durante quase todo o século XVI, tanto portugueses como castelhanos haviam tido de fazer frente à concorrência norte-europeia no Atlântico, ora em situação de conflito aberto, ora encapotado. Os franceses foram os primeiros e principais adversários, com os ingleses, vindos depois, em segundo lugar. No fim de Quinhentos, ocorreram, porém, dois eventos que vieram agravar a situação de conflitualidade e foram decisivos para o tema desta tese: a entrada em liça de um novo grupo de norte-europeus, os neerlandeses,

Key Technology of European Expansion? Evidence from East Asia,” *International Journal of Maritime History* 23, nº 2 (2011): 17–40.

124 Kenneth R. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630* (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), 223–55. Rodger, *The Safeguard of the Sea*, 254–96. Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650*, 157–64.

e o alastramento das rivalidades entre ibéricos e norte-europeus à Ásia, desencadeado pelos mesmos neerlandeses.

Na última década do século XVI, havia já algum tempo que as Províncias Unidas estavam em guerra com o seu antigo rei Filipe II. Senhor dos Países Baixos por direito hereditário, como é sabido, o monarca vira os seus súbditos revoltarem-se por razões em parte religiosas. O sucesso desigual da rebelião e da posterior repressão determinou a divisão dos Países Baixos entre as regiões onde a revolta vingou e aquelas cujo domínio o rei conseguiu manter. Foi das primeiras que nasceram as chamadas Províncias Unidas, ou República Neerlandesa. A sua guerra de independência contra a Monarquia Católica remonta a 1568 – data do primeiro surto de rebelião – e só chegou ao fim em 1648, tendo passado assim à história sob o nome de Guerra dos Oitenta Anos.

Durante as suas primeiras décadas, a Guerra dos Oitenta Anos foi um conflito confinado ao norte da Europa, sem impacto directo na Península Ibérica ou nas possessões ultramarinas portuguesas e castelhanas. Isto só começou a mudar na última década do século, quando se deram duas novidades importantes: por um lado, a marinha de guerra neerlandesa dotou-se pela primeira vez de um corpo de navios de alto bordo capazes de actuar em águas ibéricas, seguindo o exemplo da marinha isabelina inglesa; por outro, os mercadores das Províncias Unidas iniciaram a sua própria expansão ultramarina, que os levou a partes do mundo não europeu onde a Monarquia Católica não os queria aceitar e onde rapidamente entraram em conflito com castelhanos e portugueses. Esta expansão abarcou as costas atlânticas da América e da África, frequentadas desde havia já algum tempo por franceses e ingleses e palco, por isso, de conflitos recorrentes entre eles e os ibéricos. Mas estendeu-se também à Ásia, onde franceses e ingleses já haviam ido, mas em expedições sem continuidade significativa. A primeira ida neerlandesa ao Oriente por mar, em 1595-1597, estabeleceu, pelo contrário, o que se pode considerar a segunda ligação europeia regular à Ásia pela Rota do Cabo, cerca de um século depois da criação da Carreira da Índia pelos portugueses.

Outra diferença entre as lutas prévias com franceses e ingleses no Atlântico e os conflitos ultramarinos ibero-neerlandeses posteriores foi que estes iriam ter efeitos mais graves, sobretudo – isto é importante – para os portugueses (recorde-se aqui que, após a União Ibérica de 1580, os impérios ultramarinos luso e castelhano se haviam mantido autónomos um do outro). As grandes companhias monopolistas criadas nas Províncias Unidas, primeiro, em 1602, para o comércio com a Ásia, depois, em 1621, para o

Atlântico (*West Indische Compagnie*, ou WIC), revelaram-se inimigos mais temíveis que os seus predecessores. Quer a VOC, quer a WIC começaram a apoderar-se cedo de posições da Monarquia Católica, o que nunca acontecera no século XVI (logo em 1605, como veremos, a VOC tomou as fortalezas portuguesas de Tidore e Amboíno, na Indonésia Oriental; e, em 1624, a WIC fez o mesmo com Salvador da Baía). As conquistas das companhias, no entanto, foram quase sempre de posições lusas, não castelhanas. Na década de trinta do século XVII, o fenómeno tomou proporções preocupantes, com uma série de perdas territoriais de vulto para os neerlandeses em Ceilão e, sobretudo, no Brasil. Em 1580, quando Filipe II se tornou rei de Portugal, a guerra com os seus ex-súbditos neerlandeses havia parecido distante aos seus novos vassallos lusos – "uma guerra do rei, mas não do reino", como se dizia na época. A globalização da Guerra dos Oitenta Anos a partir da década de noventa do século XVI veio mudar isso e, em 1640, Portugal, por causa do seu império ultramarino, era já uma das partes da Monarquia Católica mais castigadas pelo conflito, sendo responsável pelo grosso das perdas daquela fora da Europa. Este costuma ser um dos argumentos da historiografia nacionalista portuguesa para verberar a integração na Monarquia Católica, mas também pode ser virado do avesso e usado para lamentar, da perspectiva de Madrid, a incorporação do que, prometendo ser um reforço importante, acabou por se revelar um pesado fardo – enquanto a Monarquia incorporou Portugal e o seu império, sofreu, de facto, muito mais às mãos das Províncias Unidas do que depois da Restauração de 1640.

Falar dos conflitos ibero-neerlandeses implica, por fim, voltar ao tema das perspectivas historiográficas, já abordado no subcapítulo anterior. Historiograficamente, a divisão "clássica" entre Ocidente e Oriente não foi a única divisão tradicional em que os portugueses foram colocados, por assim dizer, no lado "errado", ou "perdedor", como vimos a propósito do trabalho de António Manuel Hespanha e Vítor Rodrigues. Tal como era aceite o atraso militar não-europeu em relação a europeus, entre estes últimos foi admitido o avanço, a partir do fim do século XVI, dos norte-europeus sobre os europeus do Sul, em particular sobre os ibéricos. Michael Roberts, o "pai fundador" da revolução militar, concebeu esta como uma criação inovadora de forças do Norte protestante (neerlandesas e suecas) em conflitos com forças comparativamente atrasadas

do Sul católico (hispânicas e austríacas).¹²⁵ No seu doutoramento e primeiro livro, Geoffrey Parker veio corrigir esta visão, reivindicando até certo ponto a modernidade das tropas hispânicas, o exército da Flandres, no que teve continuadores.¹²⁶ Mas o próprio Parker, nos seus trabalhos sobre o confronto anglo-hispânico do fim do século XVI, defendeu a superioridade qualitativa das forças navais inglesas em termos algo "triumfalistas", que irritaram a melhor historiografia naval espanhola.¹²⁷ E já vimos que os influentes historiadores navais norte-europeus Jan Glete e Nicholas Rodger traçaram ambos uma fronteira entre a Europa do Norte e a do Sul que Roberts decerto aprovaria.

Se tentarmos situar Portugal nesta oposição militar traçada entre norte-europeus e ibéricos, somos imediatamente confrontados com o que a classificação de "ibéricos" tem de artificial. No tocante à guerra terrestre, Portugal não pode claramente beneficiar da "reabilitação" historiográfica dos famosos terços castelhanos. Mesmo que ainda se quisesse porventura discutir a "modernidade" destes, eles teriam sempre mais que ver com os seus oponentes protestantes do que com as tropas portuguesas, que, mesmo durante a União Ibérica, se mantiveram afastadas de guerras europeias, exercitando-se exclusivamente além-mar.¹²⁸

Navalmente, a situação parece, à primeira vista, ter sido a oposta. A expansão portuguesa quinhentista na Ásia teve uma componente naval essencial que faltou às conquistas castelhanas coevas na América e, como já vimos atrás, Portugal é considerado pioneiro na criação de uma marinha de guerra estatal permanente transoceânica. A Monarquia Católica, pelo contrário, foi descrita como um poder de mentalidade mediterrânica que com Filipe II se teria "atlantizado" tardiamente e sem

125 Ler, a este propósito, os comentários de David Parrott, "The Military Revolution in Early Modern Europe," *History Today* 42, nº 12 (1992): 21–27.

126 Geoffrey Parker, *The Army of Flanders and the Spanish Road, 1567-1659: The Logistics of Spanish Victory and Defeat in the Low Countries' Wars* (Cambridge: Cambridge University Press, 1972). Fernando González de León, "Spanish Military Power and the Military Revolution," em *Early Modern Military History, 1450-1815*, ed. Geoff Mortimer (Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Palgrave MacMillan, 2004), 25–42. Enrique Martínez Ruiz, "La aportación española a la «revolución militar» en los inicios de los tiempos modernos," *Cuadernos del CEMYR* 13 (2005): 211–27. Eduardo de Mesa Gallego, "Innovaciones militares en la Monarquía Hispánica durante el siglo XVI: origen y desarrollo," em *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, ed. Enrique García Hernán e Davide Maffi, vol. I (Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006), 537–52.

127 Geoffrey Parker, "The Dreadnought Revolution of Tudor England," *The Mariner's Mirror* 82, nº 3 (1996): 269–300. Parker e Martin, *The Spanish Armada*. José Luis Casado Soto, "Flota atlántica y tecnología naval hispana en los tiempos de Felipe II," em *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, ed. Luis Antonio Ribot García e Ernest Belenguer Cebrià, vol. II (Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998), 339–363 [343–44].

128 Hespanha, "Introdução," 9.

sucesso, pois nem o Rei Prudente nem os seus sucessores teriam conseguido colher no oceano nada senão derrotas frente a ingleses e neerlandeses. Um céptico poderia questionar este quadro dizendo que, a ter sido assim, a União Ibérica conseguida por Filipe II em 1580 teria representado uma junção de forças benfazeja, com cada uma das partes a colmatar as falhas da outra. Já vimos que não foi assim: a “Invencível Armada”, em 1588, foi a primeira de uma sucessão de derrotas navais importantes da Monarquia no período da União Ibérica, que culminaram, em 1639, no bem mais importante desastre das Dunas, ou Downs, no Canal da Mancha, quando uma armada hispânica foi destruída pela marinha neerlandesa.¹²⁹ Tanto em 1588 como em 1639, havia navios portugueses nas forças derrotadas. Mais, como também já vimos, Portugal, pese ao seu ilustre passado naval, sofreu desproporcionalmente com as ofensivas dos neerlandeses no século XVII na Ásia, na África Ocidental e no Brasil – ofensivas assentes, como é óbvio, no poder naval.

Saber até que ponto, navalmente, a classificação tradicional de “ibéricos” tem aplicação é tanto mais difícil quanto a historiografia naval de referência sobre a Monarquia Católica no período ilude quase sempre o problema, concentrando-se no lado castelhano. Escritas por espanhóis ou anglo-saxónicos, são obras baseadas exclusivamente ou quase em investigação feita em arquivos espanhóis e quase sempre pouco informadas sobre Portugal. O equivalente naval mais evidente do trabalho “reabilitador” de Parker para o Exército da Flandres foi o estudo de Robert Stradling sobre a menos conhecida congénere naval deste: a Armada da Flandres, a marinha de guerra nortenha dos Habsburgos, sediada nos Países Baixos do Sul.¹³⁰ A investigação de Stradling deu a conhecer em detalhe uma força eficiente que, operando em circunstâncias difíceis – o bloqueio permanente da costa flamenga pela marinha neerlandesa – conseguiu, a par do eficaz curso flamengo, infligir danos de monta à navegação das Províncias Unidas. Jan Glete argumentou que o seu sucesso se deveu ao facto de estar baseada na região navalmente mais avançada da Europa, não sofrendo

129 Pode dizer-se que a derrota da “Invencível Armada” foi importante sobretudo pelo que evitou, a invasão da Inglaterra. Não abalou, porém, em nada de essencial o reinado de Filipe II. Já o fracasso da expedição das Dunas foi uma das causas principais da grande crise da Monarquia Católica nos anos quarenta, que levou à queda do conde-duque de Olivares, seu homem forte durante vinte anos, e, entre outras coisas, à secessão de Portugal. Acresce que, em termos estritamente navais, os neerlandeses fizeram em 1639 o que muitas vezes se julga sem razão que os ingleses fizeram em 1588: destruir uma grande armada hispânica no Canal da Mancha.

130 Robert A. Stradling, *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668* (Cambridge: Cambridge University Press, 1992).

assim da inferioridade que afligia as armadas ibéricas contra navios do norte do continente.¹³¹

No tocante a obras mais gerais, a tradicional visão dramática da "decadência" naval dos Áustrias desde 1588 tem sido quase sempre relativizada, mas com diferenças de grau e de ponto de vista.¹³² Em 1976, Irving Thompson ainda argumentava que, entre 1560 e 1620, se revertera do sistema de "administração" – gestão pública directa da logística militar – ao sistema de "assentos" – subcontratação de parte importante da logística dos exércitos e armadas da Monarquia Católica –, o que teria trazido um declínio fatal da eficiência do aparelho militar.¹³³ Este ponto específico foi rebatido por Carla Phillips e David Goodman, que contestaram que o recurso aos assentos tivesse de ser, por definição, prejudicial.¹³⁴ Com base num estudo de caso – a construção por assento de seis galeões para a armada atlântica castelhana e a actividade destes galeões durante a década de trinta do século XVII –, Phillips defendeu que o sistema de assento podia funcionar bem e que as forças navais castelhanas, numa época de crise, haviam conseguido continuar a defender o tráfico atlântico com louvável eficácia.¹³⁵

David Goodman, num estudo de fôlego sobre a administração naval da Monarquia entre 1589 e 1665, reiterou, como Phillips, a possibilidade do sistema de assentos funcionar bem. A par disso, chamou a atenção para casos mal conhecidos de

131 Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650*, 177–80.

132 José Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, "Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II," *Revista de Historia Jerónimo Zurita* 23–24 (1970–71): 225–44. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, *España, Flandes y el Mar del Norte, 1618-1639*, 2ª ed. (Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001) [edição original: 1975]. I.A.A Thompson, *Guerra y decadencia: gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620* (Barcelona: Editorial Crítica, 1981) [edição original, em inglês: 1976]. Fernando Serrano Mangas, "Navíos, comercio y guerra (1610-1650)," *Revista de Historia Naval* 2, nº 7 (1984): 93–110. Serrano Mangas, "Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias," *Itas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 2 (1998): 223–236. Carla Rahn Phillips, *Seis galeones para el rey de España: la defensa imperial a principios del Siglo XVII* (Madrid: Alianza Editorial, 1991) [edição original, em inglês: 1986]. José Luis Casado Soto, *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588* (Madrid: Editorial San Martín, 1988). Casado Soto, "Flota atlántica y tecnología naval hispana." Casado Soto, "Barcos para la guerra: soporte de la Monarquía Hispánica," *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos* V (2006): 15–53. David Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665: Reconstruction and Defeat* (Cambridge: Cambridge University Press, 1997). Goodman, "El dominio del mar y las armadas de la Monarquía," em Ribot García e Belenguer Cebrià, *Las sociedades ibéricas*, II, 365–83. Goodman, "Guerra naval y economía de guerra en la España de los Austrias," em Béthencourt Massieu, *IV Centenario del ataque de van der Does*, 25–64.

133 Thompson, *Guerra y decadencia*.

134 Phillips, *Seis galeones para el rey de España*, 53–54. Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665*, 29–36.

135 Esta posição contrasta com a visão mais pessimista de Fernando Serrano Mangas sobre o período posterior a 1621 e, sobretudo, 1628, quando o corso neerlandês vibrou o seu golpe mais retumbante à *Carrera de Indias*, com a captura da frota vinda de Nova Espanha em Matanzas, Cuba. Serrano Mangas, "Navíos, comercio y guerra", 102–07.

eficiência da administração hispânica, como as suas bem sucedidas políticas de florestação e de promoção da metalurgia, ambas vitais para as forças navais da Monarquia.¹³⁶ Goodman negou ainda a inferioridade do desenho dos navios castelhanos e, na esteira do estudo pioneiro de Alcalá Zamora, desmentiu a existência de uma mentalidade talassofóbica hispânica.¹³⁷ Por fim, ao reconhecer as muitas dificuldades que afligiam o sistema, teve o cuidado de traçar paralelos com os concorrentes europeus dos Habsburgo, frisando que os problemas navais destes últimos eram, muitas vezes, idênticos aos dos seus inimigos.¹³⁸ Goodman não lida contudo com o problema diagnosticado pela historiografia espanhola do declínio da frota mercante castelhana nas últimas décadas do século XVI, um fenómeno associado à rotura das ligações marítimas com a Flandres depois do desencadear da Guerra do Oitenta Anos, mas que também teve um paralelo próximo do lado português.¹³⁹ Em resultado disto, como a Monarquia Católica só se começou a dotar de uma verdadeira marinha de guerra atlântica na década de oitenta do século XVI, fê-lo num momento em que tanto as marinhas mercantes castelhana como portuguesa decresciam, ao invés do que sucedia na Inglaterra e nas Províncias Unidas.

O ponto frisado anteriormente sobre o descaso do lado português por tanta desta historiografia adquire importância na consideração do revisionismo "reabilitador". Dado o balanço muito desfavorável de Portugal frente aos neerlandeses por comparação com Castela, uma perspectiva "castelhanocêntrica" dos conflitos ultramarinos da Monarquia Católica com os norte-europeus poderá oferecer uma imagem enganadoramente favorável (ou menos desfavorável). Um dos "reabilitadores", Stradling, numa recensão elogiosa de outra, Phillips, disse que esta era mais uma voz

136 A política de florestação foi pensada para garantir reservas de madeira para a construção naval castelhana, que conseguiu tornar assim auto-suficiente em madeira (com exceção do pinho para a mastreação, importado do Báltico). De igual modo, o desenvolvimento de um centro metalúrgico em Liérganes, perto de Santander, permitiu atingir a auto-suficiência na artilharia de ferro fundido, um caso de sucesso tão ou mais importante e que Alcalá Zamora fora o primeiro a estudar. Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665*, 68–108, 145–51. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, "Velas y cañones," 237–41.

137 Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665*, 9–29. Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, *España, Flandes y el Mar del Norte*.

138 Fez, porém, a ressalva de considerar que as dificuldades financeiras da Monarquia Católica parecem ter sido mais agudas, e que o baixo estatuto social dos seus homens do mar parece ter sido excepcional, atribuindo-lhe o papel de causa principal do seu declínio naval. Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665*, 254–61.

139 Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, "Velas y cañones," 227–29. Casado Soto, "Flota atlántica y tecnología naval hispana," 352–55. Casado Soto, "Barcos para la guerra," 29–35. Phillips, *Seis galeones para el rey de España*, 46–53. Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa*, 153–60.

num coro.¹⁴⁰ Mas faltam a este coro vozes de lusitanistas. Phillips assentou o seu trabalho de reabilitação na revelação da resiliência da *Carrera de Indias* e do seu sistema de escoltas. Isso ilude o facto de que tanto as congénere euro-asiática da *Carrera* – a Carreira da Índia – como a navegação portuguesa atlântica parecem, no entanto, ter sofrido perdas maiores. E, no tocante à navegação atlântica, sabe-se que por incapacidade de emular convenientemente o sistema de escoltas castelhano.¹⁴¹ Nesta tese, teremos ocasião de ver que na Ásia se deu um falhanço semelhante.

Em que é que tudo isto pode interessar ao debate sobre a revolução militar, aflorado no subcapítulo atrás? Já se disse que Geoffrey Parker foi o primeiro a atribuir um componente naval ao fenómeno, identificando o desenvolvimento do navio redondo bem artilhado ao longo do século XVI como um dos quatro elementos da referida revolução.¹⁴² Não hesitou em reconhecer o pioneirismo ibérico, sobretudo português, mas para identificar depois o que classificou como regressão, que teria o seu corolário na derrota da “Invencível Armada”. Jeremy Black, por sua vez, reconhecendo, como também já se disse, a aplicabilidade potencial do conceito de revolução militar para a história naval do período – ao contrário do que defendeu ser o caso para a guerra em terra – alertou, no entanto, para uma objecção óbvia: se se aceitar, “estadualistamente”, que a dita revolução se caracterizou pelo fortalecimento do poder militar do estado em relação aos actores militares privados – de onde decorreria o fortalecimento da posição do estado na sociedade, como se tem arguido desde Michael Roberts –, então há que reconhecer que tal não se quadrava com a situação dos poderes navais emergentes norte-europeus. No fim do século XVI e no século XVII, as marinhas de guerra inglesa e neerlandesa, embora poderosas, coexistiam não somente com “sectores corsários” pujantes, como com as companhias das Índias, organizações que, pelo menos no caso neerlandês, foram logo de início altamente militarizadas, a uma escala comparável à de

140 O ênfase na alegadamente subestimada solidez das defesas navais da Monarquia Católica tem por fim contrabalançar a imagem negativa derivada dos bem conhecidos insucessos das suas ofensivas navais, as mais conhecidas das quais foram as da “Invencível Armada” (1588) e da armada das Dunas (1639), já mencionadas. Sabe-se mais sobre a primeira que a segunda, mas, no essencial, a visão aceite dos dois grandes recontros é idêntica, atribuindo-se aos norte-europeus a posse, nos dois casos, de navios melhor artilhados e mais manobráveis e assim melhor habilitados para o combate exclusivo de artilharia. Robert A. Stradling, “Review of Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century by Carla Rahn Phillips,” *The English Historical Review* 106, nº 421 (1991): 1003–1004.

141 Evaldo Cabral de Mello, *Olinda restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*, 2ª ed. (Rio de Janeiro: Topbooks, 1998), 87-138. Costa, *Império e grupos mercantis*, 42–49, 71–103.

142 Parker, “The Dreadnought Revolution.” Parker, *The Military Revolution*, 83–114. Parker e Subrahmanyam, “Arms and the Asian,” 13.

muitos estados e inacessível aos outros particulares.¹⁴³ Como é sabido, a guerra à Monarquia Católica fora da Europa, feita contra forças navais maioritariamente estatais, como eram as ibéricas, foi levada a cabo predominantemente por particulares norte-europeus, fossem eles simples corsários ou as companhias. Uma das razões para esta relevância militar continuada da navegação particular foi a ausência de uma especialização funcional rígida dos navios, que permitiu que as marinhas mercantes continuassem a ser militarmente importantes. À luz desta relevância militar dos navios particulares, a redução paralela das frotas mercantes portuguesas e castelhanas a partir da segunda metade do século XVI é um facto significativo, por razões óbvias.

A intenção do excuro bibliográfico dos dois últimos subcapítulos – inevitavelmente incompleto, apesar de já demasiado longo – foi pôr em relevo perspectivas historiográficas adequadas à análise do tema da tese, revelando as potencialidades de extrapolação do assunto e como ele se pode prestar assim ao alargamento dos horizontes confinados da historiografia tradicional do Estado da Índia. Se se quiser tentar inserir a matéria da tese no quadro de referências historiográficas resumido atrás, o mau desempenho naval dos portugueses na Ásia frente aos neerlandeses terá várias hipóteses de explicação "estrutural" a averiguar. Podem ser consideradas para análise, pelo menos, as possibilidade de que aconteceu por: a) inferioridade naval asiática em relação ao poder naval do Ocidente (aceitando a “asiatização” prévia das forças navais portuguesas no Oriente); b) inferioridade naval ibérica em relação ao poder naval da Europa do Norte a partir do fim do século XVI; c) inferioridade dos sistemas navais de protecção portugueses em relação aos seus equivalentes castelhanos e neerlandeses. Naturalmente, estas hipóteses não se excluem, como não excluem explicações mais “conjunturais”. Voltar-se-á a esta discussão na conclusão da tese.

143 Black, *European Warfare*, 191–95.

2. 1595-1602: as *voorcompagnieën* e os primeiros encontros

2.1. Introdução

A primeira viagem neerlandesa bem sucedida à Ásia por mar deu-se com a expedição de Cornelis de Houtman (1595-1597).¹⁴⁴ Depois do êxito desta jornada inaugural, partiram logo cinco expedições das Províncias Unidas para a Ásia em 1598 e várias se seguiram nos anos posteriores. Pode dizer-se assim que foi em 1598 que se estabeleceu pela primeira vez uma ligação marítima regular da Europa à Ásia alternativa à Carreira da Índia (quando por ironia se cumpriam cem anos sobre a jornada de descoberta de Vasco da Gama). O grosso das primeiras expedições batavas ao Oriente teve fins indisputavelmente mercantis. Tal implicou para pelo menos parte delas ordens restritivas quanto ao emprego da força contra os portugueses que encontrassem, o que nem sempre é apreciado pela historiografia lusa. Um dos traços definidores do curto período das *voorcompagnieën* – literalmente, “pré-companhias”, nome dado às companhias que precederam a formação da companhia das Índias Orientais neerlandesa (VOC) em 1602 – foi o do impulso para a infracção dessas ordens, às vezes resistido, outras vezes não. Favoreceram o impulso, por um lado, o tratamento frequentemente hostil dos neerlandeses pelos portugueses, que apelava às represálias, e, por outro, as dificuldades comerciais muitas vezes encontradas, que forçavam a autênticas peregrinações pela Ásia em busca de carga e convidavam a recorrer ao curso como alternativa.

As rondas em demanda de carga a que os neerlandeses destas companhias pioneiras foram forçados puseram-nos também em contacto com um leque apreciável de portos orientais: Banten, em Java, foi desde o princípio o mais importante, mas, como alternativas ao empório javanês, destacaram-se Aceh, em Samatra, Johor e Patane, na península malaia, além das chamadas Molucas, na Indonésia Oriental: Amboíno, Maluku e Banda. Visitas a Ceilão e à China das últimas expedições prenunciavam já o alastramento da presença batava à Ásia do Sul e à Ásia Oriental, que se tratará no

144 Para um tratamento, a partir de fontes portuguesas, dos encontros luso-neerlandeses no período coberto neste capítulo, ver Rui Manuel Loureiro, “Early Portuguese Perceptions of the ‘Dutch Threat’ in Asia,” em *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, ed. Ernst van Veen e Leonard Blussé (Leiden: CNWS Publications, 2005), 166–87.

capítulo seguinte. No tocante às relações de todas estas regiões com os portugueses, em Amboíno e Maluku vivia-se uma situação de guerra aberta com o Estado da Índia e com as suas posições fortificadas na região, em Amboíno e Tidore, opostas por uma coligação liderada pelo sultanato de Ternate. Isto propiciou o bom acolhimento dos neerlandeses, assim como a presteza em convidá-los a tomar armas contra os lusos. A situação repetiu-se em Johor e em Ceilão, em Kandy, onde se encontrou poderes locais desejosos de aliados contra Goa. Já Banten e o Aceh, pelo contrário, viviam em paz com o Estado da Índia, o que ajudou ao mau acolhimento dos norte-europeus nas primeiras visitas aos dois portos, que terminaram ambas em desentendimentos sérios. Veremos que só quando os portugueses tentaram levar a cabo represálias pela recepção de Houtman, em Banten, ou se suspeitou que quisessem fazer algo de parecido no Aceh, é que os dois reinos, precisados então de aliados contra Goa, se apressaram a compor as relações com os neerlandeses.

2.2. O princípio: a viagem à Ásia de Cornelis de Houtman (1595-1597)

2.2.1. Um encontro tenso no Atlântico

Os primeiros encontros conhecidos tanto das naus da Carreira da Índia como dos navios das rotas intra-asiáticas portuguesas com velas das Províncias Unidas deram-se logo na primeira viagem neerlandesa bem sucedida à Ásia por mar.¹⁴⁵ Em Abril de 1595, Cornelis de Houtman partiu com quatro navios para o Oriente, de onde voltou em 1597. Quer a viagem de ida, quer a de volta foram feitas pela Rota do Cabo e em ambas se topou com embarcações lusas no caminho. Da primeira vez, à ida, com duas naus (*carraquen*) entre Cabo Verde e o Equador, a 4 de Maio de 1595.

A princípio, as naus pareceram querer fugir aos norte-europeus, mas terminaram por chegar à fala com eles, informando-os de que integravam a armada de cinco velas partida nesse ano para Goa.¹⁴⁶ Segundo a maioria dos relatos da viagem, apesar da

145 Para esta viagem, ver G.P. Rouffaer e J.W. Ijzerman, eds., *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597: journalen, documenten en andere bescheiden*, 3 vols. ('s Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1915-1929).

146 Uma destas naus transportava 450 soldados, 150 marinheiros e dezoito peças de bronze. Para os vários testemunhos neerlandeses deste encontro, ver *ibid.*, I: 2-3, II: 5, 119, 248-250, III: 4-5, 107, 121,

desconfiança inicial, acabou por ser um encontro amistoso, com as duas partes a trocarem, por delicadeza, produtos alimentícios como marmelada lusa e queijo dos Países Baixos. De acordo com um destes relatos, os portugueses mostraram receio a princípio porque pensaram que as embarcações encontradas eram inglesas, ficando aliviados quando souberam a sua origem.¹⁴⁷ Interrogados sobre o seu destino, os homens de Houtman terão ou respondido vagamente que buscavam terras novas, ou afirmado que seguiam para o Estreito de Magalhães.¹⁴⁸ Por fim, os lusos recusaram continuar na companhia dos neerlandeses, alegando terem ordens para navegarem apenas com os navios do seu rei.

Vale a pena notar, contudo, que uma fonte neerlandesa apresenta outra versão dos acontecimentos, afirmando que os oficiais dos navios de Houtman tiveram grandes dificuldades em dissuadir os seus homens de atacarem as naus.¹⁴⁹ Ao que parece, as tripulações, convencidas de que, com o saque, ganhariam mais do que poderiam ganhar em toda a viagem, pressionaram os seus superiores a tentar um assalto. Os oficiais só conseguiram resistir aos apelos escudados nas instruções para a expedição, que os proibiam de levar a cabo qualquer ataque. Tiveram, porém, de prometer que o mais pequeno pretexto que os portugueses dessem para serem atacados seria aproveitado. Como tal não aconteceu, o confronto foi evitado.

A ser verdadeiro, o incidente é interessante por pelo menos três razões, que permitem aflorar já alguns motivos recorrentes neste trabalho. Em primeiro lugar, mostra bem os entraves formais postos ao uso da força contra os ibéricos por parte dos primeiros neerlandeses que foram à Ásia por mar.¹⁵⁰ Ao contrário do que por vezes se pensa, estes estavam legalmente proibidos de atacar sem mais os portugueses e

138-140, 188, 289. A armada da Índia desse ano compunha-se, de facto, de cinco naus, partidas de Lisboa a 12 de Abril. Ver Maria Hermínia Maldonado, ed., *Relação das náos e armadas da Índia com os sucesos dellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiozos, e amantes da história da Índia* (Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985), 98. Para um primeiro e mais breve tratamento deste episódio, aqui desenvolvido, ver Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 65-67.

147 Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, III: 138-40.

148 Ibid., I: 2-3, II: 5, III: 138-140. Um relato afirma que se teria respondido com verdade, dizendo que se ia às Índias portuguesas, o que é difícil de acreditar. Ibid., III: 121.

149 Ibid., III: 4-5.

150 J. van Goor, *De Nederlandse koloniën: geschiedenis van de Nederlandse expansie, 1600-1975* (Den Haag: Sdu Uitgeverij Koninkinnegracht, 1993), 36. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 195-99. I.J. van Loo, "For Freedom and Fortune. The Rise of Dutch Privateering in the First Half of the Dutch Revolt, 1568-1609," em *Exercise of Arms. Warfare in the Netherlands (1568-1648)*, ed. Marco van der Hoeven (Leiden: Brill, 1997), 182-85. Jan Parmentier, Karel Davids e John Everaert, eds., *Peper, Plancius en porselein. De reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603* (Zutphen: Walburg Pers, 2003), 56-58.

castelhanos que encontrassem, sendo autorizados a utilizar a violência apenas em legítima defesa. A proibição manteve-se em pelo menos parte das viagens seguintes e só foi totalmente levantada depois do estabelecimento da VOC. Teremos, porém, muitas ocasiões de verificar que, até lá, não bastou para evitar conflitos.

Em segundo lugar, são de notar as diferenças entre os dois contingentes de navios: pelas medidas neerlandesas de tonelagem, as quatro embarcações de Houtman todas juntas somavam cerca de 1 230 toneladas, das 460 das duas maiores aos 50 da mais pequena, passando pelas 260 da de dimensão intermédia.¹⁵¹ O armamento de toda a frota era de sessenta e quatro peças grossas de bronze e ferro – vinte e três de bronze e quarenta e um de ferro – e de trinta e seis peças ligeiras de ferro. Por comparação, os norte-europeus estimaram a tonelagem das duas naus em 1 000-1 200 toneladas cada uma, isto é, quase tanto como a dos seus quatros navios somados, o que dá uma ideia da desproporção aparente entre os potenciais oponentes. Vimos que o facto não terá, porém, desencorajado as impetuosas tripulações batavas. Por outro lado, um dos relatos neerlandeses menciona que uma das naus estava armada com dezoito peças de bronze, o que, para o seu tamanho, não se afigura muito (não se sabe nada do armamento da outra nau). O total de sessenta e quatro peças grossas da frota de Houtman dá uma média de dezasseis por navio, sendo que o número era de certeza superior nos navios maiores (o pequeno *jacht*, uma simples embarcação auxiliar, não poderia transportar muita artilharia). Em número de peças por tonelada, pelo menos, estariam assim melhor artilhados e, no total, contariam com mais canhões, embora o desconhecimento do armamento da outra nau e dos calibres exactos das peças de um lado e doutro impeça comparações mais profundas. De qualquer modo, isto talvez ajude a compreender melhor a ousadia aparente de querer atacar dois navios tão grandes. Veremos que em vários recontros luso-neerlandeses posteriores as embarcações norte-europeias compensarão o seu tamanho inferior com um artilhamento consideravelmente superior.

Em terceiro e último lugar, vale a pena chamar a atenção para o papel da tripulação como incitadora de um ataque corsário. Como se sabe, a actividade de marinheiro – ou de soldado embarcado –, sobre árdua e arriscada, não era particularmente bem paga. Ora, o curso oferecia ocasiões bem vindas de enriquecimento súbito às tripulações, tanto de modo lícito – tinham direito a quinhões variáveis do botim oficial –, como ilícito – no tumulto das capturas, era muitas vezes possível

151 Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, I: xxxiii.

apropriar-se privadamente do que havia para tomar. Estas oportunidades, se tendiam a instilar um útil fervor guerreiro no pessoal a bordo, podiam, também, torná-lo numa turba difícil de refrear, como veremos que por vezes aconteceu.

2.2.2. Banten, Java: especiarias difíceis de comprar e uma comunidade de portugueses

Depois do avistamento das naus, da passagem subsequente do Cabo da Boa Esperança, de uma escala longa e acidentada em Madagáscar, de muitas disputas internas e de um surto de escorbuto, a frota de Houtman logrou por fim chegar em Junho de 1596 ao seu destino pretendido, a ilha de Java. Mais particularmente, a Banten, na costa noroeste, um dos grandes empórios da Ásia do Sueste de então e uma das únicas quatro urbes indonésias a passar os cem mil habitantes no século XVII.¹⁵² A cidade era o porto principal de Sunda, a região ocidental de Java, geográfica e culturalmente distinta do resto da ilha. Onde a leste predominava a cultura rizícola, na Sunda desenvolvera-se o cultivo da pimenta em grande escala, que se estendia ainda à vizinha Samatra, de que a zona estava separada apenas pelo homónimo Estreito de Sunda. Banten estava assim idealmente localizada para beneficiar do comércio daquela que era a principal exportação do arquipélago malaio-indonésio, a pimenta. A par disso, como os neerlandeses teriam a oportunidade de observar, funcionava também como um centro redistributivo das três outras especiarias indonésias importantes no comércio de longa distância, oriundas de três pequenos arquipélagos remotos da Indonésia Oriental: o cravo de Maluku e Amboíno e a noz-moscada e maçã de Banda, que se vendiam todas em Banten.¹⁵³ Não admira deste modo que o porto albergasse, para além de gente de vários pontos da Insulíndia, muitos mercadores do mundo asiático "exterior", tanto de oriente – os omnipresentes chineses –, como de ocidente, da Birmânia ao Médio Oriente (turcos, árabes e persas), passando pela Abissínia e pela Índia (bengalis, quelins do Coromandel, malabares e guzerates).¹⁵⁴ Os norte-europeus puderam, por exemplo,

152 As outras três foram Aceh, no norte de Samatra, a capital do reino javanês de Mataram, e Macassar, na ilha de Sulawesi, ou Celebes. Anthony Reid, "Economic and Social Change, c. 1400-1800," em *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume I - From Early Times to c. 1800*, ed. Nicholas Tarling (Cambridge: Cambridge University Press, 1992), 473.

153 Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, I: 105, 127.

154 Ibid., I: 73-74, 108-9, 120-21, II: 24, III: 17.

comunicar em bom italiano com um natural de Istambul que residira em Veneza; e ouviram dizer a outro levantino que, poucos meses antes, vira o Papa em Roma.¹⁵⁵

Politicamente, Houtman chegou num período delicado, marcado pelas sequelas de um revés militar ocorrido poucos meses antes: um ataque falhado ao reino vizinho de Palembang, no sul de Samatra, terminara com a morte em combate do soberano de Banten, Molana Muhamad (uma versão atribuiu o feito à artilharia de mercenários portugueses ao serviço de Palembang).¹⁵⁶ Dado que o herdeiro legítimo contava apenas meses de idade, o poder foi entregue a um regente, designado pelos neerlandeses de governador. Tratava-se do antigo *tumenggung* (tumungão), um dos dois ofícios principais do reino, a quem cabia a condução dos assuntos exteriores à corte e à nobreza, política mercantil incluída. A entrega do governo a esta figura após a morte do rei foi interpretada como um indicador do fortalecimento de uma corrente ligada aos interesses dos mercadores estrangeiros e apoiante de um regime liberal de comércio, por oposição a uma tendência hostil ao livre trato, associada à nobreza tradicional.¹⁵⁷ As divergências agravaram-se após a morte do regente em 1602, criando uma situação de guerra civil resolvida com o triunfo do "partido" da nobreza tradicional em 1609. O resultado terá sido uma regulamentação mais acentuada do comércio, que suscitou conflitos com neerlandeses e ingleses – que, entretanto, haviam instalado feitorias no porto e feito dele uma base importante para as suas operações na Ásia de Sueste, como teremos ocasião de ver à frente.

Tudo isto, porém, aconteceu depois de 1602. De momento, o que interessa notar é que, em 1596, após uma viagem longa e penosa, os navios de Houtman pareciam ter tido a felicidade de ancorar no sítio certo: um porto cosmopolita com todas as especiarias que buscavam à venda e uma situação política e institucional ainda pacífica e favorável ao comércio. As coisas, no entanto, acabaram por não correr bem aos recém-chegados. Segundo o grosso dos seus relatos, os vários infortúnios por que passaram tiveram um culpado claro: a comunidade mercantil portuguesa que encontraram instalada em Banten, a par dos muitos grupos de estrangeiros acima referidos. As fontes neerlandesas oferecem informações interessantes sobre esta

155 Ibid., I: 83-84, III: 17.

156 Ibid., II: 17.

157 Claude Guillot, "Libre entreprise contre économie dirigée: guerres civiles à Banten, 1580-1609," *Archipel* 43 (1992): 57-72.

comunidade, da qual pouco ou nada consta nas fontes lusas.¹⁵⁸ Diz-se que já se abastecera no porto de pimenta, mas que agora apenas adquiria lá “drogas”, cravo, noz, maçã e sândalo, que expedia para Malaca e para outros lugares.¹⁵⁹ Seria composta não de mercadores independentes, mas de feitores do capitão de Malaca, do bispo da mesma cidade e de outros notáveis não nomeados. A vantagem principal de que gozava no mercado eram os têxteis que recebia de Malaca dos seus superiores. Diz-se que coexistiriam na comunidade os naturais de Portugal e os de Goa e de Cochim, o que aponta para a presença de uma significativa componente mestiça.¹⁶⁰ Não tinham igreja nem padre, como tinham os portugueses de Panarukan, na costa nordeste de Java, então ainda por islamizar, ao contrário de Banten.¹⁶¹ Esta presença, pacífica e puramente mercantil, não tinha nada que ver com os episódios já distantes dos anos vinte do século XVI, quando o reino se islamizara por influência do potentado muçulmano javanês de Demak.¹⁶² Os poderes tradicionais haviam tentado então alistar a ajuda dos portugueses para contrariar o processo, mas quando, depois de muitos atrasos, uma expedição de Malaca chegou ao reino em 1526 para fundar uma fortaleza, encontrou os muçulmanos já instalados no poder e foi repelida, no que foi a primeira e última aventura militar portuguesa em Java até à chegada dos neerlandeses.

Os portugueses foram os primeiros interlocutores dos homens de Houtman em Banten, num encontro de uma embarcação lusa com a frota, ainda ao largo da cidade.¹⁶³ Apesar da carta de apresentação em árabe que traziam, nos contactos que mantiveram quer com as autoridades do reino, quer com particulares não lusitanos, a língua preferencial foi o português.¹⁶⁴ Exteriormente, as primeiras entrevistas com os portugueses propriamente ditos foram amistosas e culminaram numa ceia de gala oferecida em terra aos norte-europeus pela comunidade lusa. A gentileza não foi a única recebida, pois, no início, os recém-chegados foram bem acolhidos tanto pelas

158 Para o pouco que se sabe da história dos portugueses em Banten antes de 1596, ver Claude Guillot, “Les Portugais et Banten (1511-1682),” *Revista de Cultura* 13-14 (1991): 80-91.

159 Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, I: 105.

160 Ibid., II: 292.

161 Ibid., I: 127.

162 Guillot, “Les Portugais et Banten,” 81-84.

163 Logo então, houve referências às depredações recentes do inglês James Lancaster no Estreito de Malaca, que os neerlandeses asseguraram não ter intenção de repetir, pois estavam apenas interessados em comerciar. Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, I: 72-73. Sobre esta primeira expedição inglesa à Ásia pela Rota do Cabo (1591-1594) e ao curso contra a navegação portuguesa a que se entregou nos Estreitos de Malaca, ver William Foster, ed., *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies, 1591-1603* (London: The Hakluyt Society, 1940), 1-30.

164 Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, III: 19.

autoridades como por mercadores de várias proveniências estantes no porto. Mais importante, receberam tanto das primeiras como dos segundos propostas concretas de negócio, que se apressaram a explorar¹⁶⁵.

A situação só começou a turvar-se quando as conversações comerciais azedaram. Contra o conselho de um informador local português, Pêro ou Pedro de Ataíde, Houtman prescindiu de comprar a especiaria oferecida a pronto por particulares, optando antes por negociar com o regente um fornecimento futuro, parte do qual aceitou pagar em adiantado. A procrastinação posterior do regente em garantir as entregas acordadas despertou a desconfiança dos neerlandeses. Ao mesmo tempo, as suspeitas que sempre haviam tido dos portugueses foram-se agudizando. Uma fonte afirma que, na refeição dada pelos lusos em honra dos homens de Houtman, estes, com medo de serem envenenados, não conseguiram sequer saborear a comida.¹⁶⁶ Mais seriamente, foram alertados para a preparação de um ataque aos seus navios em combinação com as forças de um importante dignitário javanês estante então em Banten. As precauções tomadas a bordo terão evitado o ataque, mas os norte-europeus viram, em contrapartida, o seu informador Pêro de Ataíde assassinado, em aparente represália pelo auxílio que lhes prestara. O informador era um piloto nascido em Goa ou em Malaca.¹⁶⁷ Descrito como muito competente na sua profissão, terá sido a fonte principal de uma das ainda breves descrições da Ásia trazidas de volta por Houtman. Os neerlandeses mantiveram que o seu assassinio por desconhecidos fora ordenado pelos seus compatriotas, como lhes assegurou um escravo do falecido, malabar de nascimento.¹⁶⁸

Neste ambiente, um protesto desabrido do impulsivo Houtman junto do regente pelas demoras do fornecimento das mercadorias já pagas – e pela prioridade dada opostamente ao carregamento de uns navios portugueses destinados a Malaca – redundou na pronta prisão do comandante e dos seus companheiros em terra. Os neerlandeses terão julgado haver garantido o direito de serem fornecidos prioritariamente. Quando, depois, viram, pelo contrário, navios portugueses serem carregados à sua frente, acharam-se no direito de protestar, sendo esse o intuito da imprudente reclamação de Houtman junto da corte, que ditou a sua prisão. Foi a primeira, mas não a última vez que a reivindicação de um privilégio comercial

165 Vale a pena notar que o regente propôs a Houtman vender-lhe especiaria a troco do seu apoio num ataque que se planeava a Palembang, oferta que o comandante escolheu não aceitar. Ibid., I: 75, II: 28.

166 Ibid., III: 21.

167 Ibid., II: 21, 295.

168 Ibid., I, 86-87.

presuntivamente pré-acordado trouxe problemas aos batavos junto dos poderes asiáticos locais.

Falhadas as primeiras negociações para a libertação dos cativos, os navios neerlandeses procederam ao bombardeamento da cidade e à captura de um punhado de embarcações ancoradas no porto, uma das quais pelo menos era de portugueses. Depois da retirada temporária da frota para Samatra, uma nova ronda de negociações acabou por conseguir a soltura dos presos e a retoma das boas relações, pelo menos formalmente. O incidente, porém, nunca foi de facto sanado e as suspeições continuadas dos homens de Houtman levaram-nos a evacuar por cautela o seu estabelecimento em terra e a abandonar em seguida Banten, deixando as compras acordadas por concluir. Durante a prisão do comandante, um português de nome Francisco de Moraes seguiu para Malaca, levando as novas da presença dos norte-europeus em Java. Terá sido feita uma oferta de quatro mil *reales* pelos cativos no intuito de levá-los também para Malaca, ao que o regente não anuiu.¹⁶⁹

Em Malaca, a notícia da chegada dos neerlandeses à Ásia provocou a primeira reacção conhecida de um representante do Estado da Índia ao facto, na forma do envio de um emissário à corte de Banten oferecendo dez mil *reales* pela detenção dos norte-europeus.¹⁷⁰ O emissário chegou depois da reconciliação tentativa que conseguira a libertação do comandante e dos seus acompanhantes, quando se procurava a custo levar de novo as negociações comerciais a bom porto. Os homens de Houtman não tiveram dúvidas de que foi a sua chegada que inviabilizou de vez qualquer entendimento, precipitando, no fim, a retirada da frota.

Como já se disse, a maioria dos relatos neerlandeses assacou aos portugueses o grosso das culpas pelos incidentes com as autoridades de Banten. Teriam sido eles a indispô-las desde o início contra os recém-chegados através de maquinações e difamações várias, enquanto, por outro lado, se fingiam seus amigos. A historiografia mais recente sobre o assunto, sem negar as más intenções lusitanas, valorizou mais a *maladresse* diplomática dos homens de Houtman, inevitável em gente ainda sem experiência da Ásia. Martine van Ittersum considerou que, nos dois relatos mais importantes da expedição – editados alguns anos depois –, o grupo muito heterogéneo

169 Ibid., I, 94-95, III, 41.

170 Ibid., I, 96, III, 42-44.

dos particulares portugueses dispersos pelos portos orientais foi descrito algo forçadamente como um bloco conspiratório antineerlandês bem organizado, muito por efeito do ouvido aquando da segunda visita neerlandesa a Banten, em 1598 (como teremos ocasião de ver, as autoridades locais, entretanto desavindas com o Estado da Índia, optaram por se reconciliar com os norte-europeus, culpando exclusivamente os lusos pelos incidentes anteriores).¹⁷¹ Por outro lado, Romain Bertrand defendeu que a mal sucedida expedição de Houtman, para além dos *faux pas* diplomáticos de principiante, foi também o primeiro capítulo de um desencontro mais duradouro entre neerlandeses e javaneses durante as primeiras décadas do século XVII.¹⁷²

Apesar de todas estas reservas postas à visão tradicional dos portugueses como os culpados principais dos infortúnios de Houtman em Banten, não há dúvidas de que, pelo menos a partir de certo momento, as relações entre as duas partes foram claramente hostis. Que, antes disso, talvez tenha havido diferenças entre os lusos no modo como se devia tratar com os norte-europeus, sugere-o o lamento de um relato neerlandês pela morte do feitor do capitão de Malaca, descrito como um oponente de planos para atacar os recém-chegados.¹⁷³ De qualquer modo, a vinda do emissário de Malaca marca um ponto de viragem, pois representa o momento em que os homens de Houtman passaram a poder queixar-se de serem perseguidos pelo Estado da Índia, não por um punhado de particulares. Penetrar as intenções destes últimos é difícil, na ausência de fontes não neerlandesas sobre os episódios tratados. Mas a reacção do capitão de Malaca era a reacção expectável de qualquer representante legítimo da autoridade de Filipe II longe da Europa e não há razões para duvidar da sua veracidade.

Foi com base nas alegadas más intenções dos portugueses que os homens de Houtman, quando viram o seu comandante e os companheiros retidos em terra, tomaram um punhado de navios pequenos, embora apenas um ou dois deles pertencessem de facto a proprietário lusos. Aquela que foi a primeira da longa e famosa

171 Martine Julia van Ittersum, *Profit and Principle. Hugo Grotius, Natural Rights Theories and the Rise of Dutch Power in the East Indies, 1595-1615* (Leiden: Brill, 2006), 81–97.

172 Ou, para ser mais exacto, entre mercadores das Províncias Unidas e nobres de Java, visto que o historiador francês rejeita a visão “culturalista” do conflito como um choque de civilizações. Explica-o antes através das tensões sociais entre mercadores e nobres vividas tanto nos Países Baixos como nas sociedades de Java. Como os interlocutores javaneses dos mercadores batavos foram, em norma, nobres, a semelhança das situações favoreceu a transposição para as relações entre javaneses e neerlandeses de tensões que então dividiam de modo similar as duas sociedades. Romain Bertrand, “Des gens inconvenants. Javanais et Néerlandais à l’aube de la rencontre impériale,” *Actes de la recherche en sciences sociales* n° 171–72 (Março 2008): 104–21.

173 Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, I: 85.

série de capturas neerlandesas de embarcações ibéricas na Ásia teve pouco de espectacular. Dois batéis dos navios norte-europeus capturaram sem resistência três embarcações pequenas designados como “juncos”, apenas uma das quais parece ter sido comprovadamente de portugueses. A bordo desta estavam somente cinco escravos malabares assustados e uma carga de cravo, alguma pimenta e benjoim (nos outros dois navios havia apenas mantimentos). Um outro junco foi preventivamente incendiado pelos portugueses, com uma carga de cravo dentro.¹⁷⁴ A par do ataque aos navios ancorados, bombardeou-se a cidade, afirmando-se que apenas os portugueses ofereceram resistência, pois os javaneses manejariam mal a artilharia.¹⁷⁵ Mais tarde, os batéis atacaram a fusta que trouxera o emissário do capitão de Malaca, mas foram repelidos por duas peças de bronze (*bassen*) e pelos mosquetes dos tripulantes.¹⁷⁶

2.2.3. O regresso à Europa

Em Novembro de 1596, a frota seguiu para a vizinha Jacarta, a leste, iniciando um périplo infrutífero pela costa norte de Java, rematado por uma estadia demorada na ilha próxima de Bali. Lá, a pressão das tripulações forçou os comandantes a decidirem-se pelo retorno à Europa. Não puderam assim seguir, como alguns desejavam, para as Molucas, onde pensavam poderem redimir-se do falhanço comercial da estadia em Banten.

A 25 de Fevereiro de 1597, Houtman partiu de volta às Províncias Unidas com três navios. A 24 de Maio, já no Atlântico Sul, um dos três vasos, o *Hollandia* – transviado entretanto dos outros – deparou-se, perto de Santa Helena, com uma nau portuguesa, a *Vencimento do Monte do Carmo*.¹⁷⁷ Seguiu-se uma troca de tiros breve e

174 Ibid., II: 32-33, III: 35-36. Nas tentativas posteriores de negociar com as autoridades de Banten a libertação de Houtman, o botim total dos três navios tomados foi avaliado por aquelas, para fins negociais, em cinco mil *reales*, para reclamar junto dos norte-europeus. Aceitaram, porém, baixar o valor para três mil, ao que os neerlandeses contrapuseram uma oferta de mil *reales*. No fim, já depois da libertação dos cativos, as autoridades de Banten deixaram cair o assunto, mantendo os neerlandeses o cravo e os outros bens tomados dos juncos. Ibid., III: 40, 42.

175 Ibid., I: 106, II: 34, III: 35-36.

176 Ibid., I: 97-98, III: 44.

177 Ibid., II: 67-69, 373-75, III: 57, 116-17, 132, 192, 327-28; carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, 19-3-1598, em J.H. da Cunha Rivara, ed., *Archivo portuguez oriental*, vol. III-2 (Nova Goa: Imprensa Nacional, 1861), 864-67 (citado doravante como APO). Manuel Xavier, *Relações da Carreira da Índia*, ed. Luís de Albuquerque (Lisboa: Alfa, 1989), 142-43. Tratou-se já deste incidente em Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 67-69. Santa Helena foi nas décadas seguintes um dos locais

inconsequente, iniciada pela nau, após o que as embarcações se afastaram. No dia seguinte, os neerlandeses, ao abeirarem-se de Santa Helena, avistaram mais três navios lusos já ancorados, pelo que acharam mais prudente não parar lá.¹⁷⁸ A nau que tinham combatido foi, evidentemente, ter com as embarcações ancoradas. Um dia depois, a 26, os dois companheiros perdidos do *Hollandia*, o *Mauritius* e o *Pinas*, chegaram, por sua vez, à ilha, onde encontraram ainda os quatro navios portugueses, que os fizeram também desistir da escala. Passado pouco tempo, redepararam-se com o companheiro em pleno oceano e prosseguiram com ele até à Europa.¹⁷⁹

É interessante referir que a mesma fonte que relata a tentativa, à ida, das tripulações de forçar um ataque às duas naus encontradas antes do Equador, menciona um incidente semelhante à vinda. Segundo diz, os marinheiros do *Hollandia*, ao avistarem os três navios portugueses ancorados em Santa Helena, terão instado os seus superiores a tentar tomar um e levá-lo para o alto mar. A proposta foi recusada como perigosa e arguindo-se mais uma vez que as instruções para a expedição proibiam o recurso à força a não ser para fins defensivos. Os marinheiros replicaram que o mau comportamento dos portugueses de Banten constituiria já uma razão suficiente para atacar os seus compatriotas em Santa Helena, mas não convenceram com isso os oficiais.¹⁸⁰

2.3. 1598: o ano da "corrida às especiarias"

Apesar dos vários incidentes em Banten e noutros lugares e da pouca carga trazida, a viagem pioneira de 1595-1597 gerou um grande entusiasmo nas Províncias Unidas. Assim, logo em 1598, entre Março e Setembro, partiram cinco expedições neerlandesas para o Oriente.¹⁸¹ Cada uma foi equipada por uma companhia diferente,

importantes na história dos recontros luso-neerlandeses na Rota do Cabo. Para uma visão de conjunto, ver André Murteira, “Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1597-1625),” *Anais de História de Além-Mar* VII (2006): 65–80.

178 Estes navios eram a *Conceição*, o galeão *São Filipe* e a *São Simão*. Os dois primeiros, como a *Vencimento*, integravam a armada partida de Lisboa no ano anterior, enquanto a última largara de Portugal há dois anos, em 1595, invernando à ida em Moçambique, o que fizera com que voltasse agora ao reino com um ano de atraso em relação ao calendário habitual. Maldonado, *Relação das náos e armadas da Índia*, 98–100.

179 Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, I, 205–07.

180 Ibid., III: 57.

181 DAS, II: 2-8.

mostrando a forte vontade que havia de investir no novo comércio das Índias Orientais. Estas organizações, assim como as que lhes sucederam nos três anos seguintes para armarem viagens à Ásia, receberam posteriormente o nome de *voorcompagnieën*, isto é “pré-companhias”, uma designação que as definia como antecessoras da companhia única que lhes sucedeu em 1602, a célebre VOC, de que se falará mais à frente.

Pode dizer-se que só neste ano de 1598 – um século depois de Vasco da Gama chegar à Índia – é que os portugueses perderam de vez o exclusivo da Rota do Cabo, pois só então é que ela começou a ser navegada regularmente por outros. De então em diante, não houve ano em que não seguissem vários navios neerlandeses para a Ásia e os ingleses não tardaram em imitá-los. A viagem de Cornelis de Houtman foi assim decisiva, pela “corrida às especiarias” que desencadeou e que expôs tanto a Carreira da Índia como o Estado da Índia a riscos novos.¹⁸² A partida para a Ásia destas cinco expedições – com um total de vinte e duas velas – contrastou com o que sucedeu no mesmo ano em Portugal, onde a armada da Índia ficou retida no Tejo devido a um bloqueio inglês.¹⁸³ Isto, ao menos, impediu temporariamente encontros na Rota do Cabo como os ocorridos em 1595-1597.

2.3.1. A expedição de Jacob van Neck: reconciliação em Banten e primeiras visitas às Molucas

Uma das cinco expedições partidas em 1598 das Províncias Unidas para o Oriente era comandada pelo próprio Cornelis de Houtman. Foi logo das duas primeiras a largar, em Março, e veremos à frente que teve um mau fim, pelo menos para o comandante. Mas a maior e mais importante das expedições partiu mais tarde, no

¹⁸² É verdade que antes se dera já a viagem do inglês James Lancaster (1591-1594) ao Oriente, também pela Rota do Cabo, além das circum-navegações do globo pelos seus compatriotas Francis Drake (1577-1580) e Thomas Cavendish (1586-1588), ambas com passagem por águas asiáticas. Mas nenhuma destas expedições teve continuidade de maior, pois os ingleses só regressaram em definitivo à Ásia depois, motivados pelo exemplo dos seus vizinhos dos Países Baixos. É de referir ainda a viagem de Benjamin Wood, partido para a Ásia em 1596, um ano depois de Houtman. Seguiu viagem pela Rota do Cabo e, depois de rondar os mares orientais durante cerca de dois anos, acabou por perder todos os seus homens e navios em circunstâncias obscuras. K.R. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630* (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), 256–58.

¹⁸³ Maldonado, *Relação das náos e armadas da Índia*, 102.

princípio de Maio, sob a chefia de Jacob van Neck.¹⁸⁴ Compunha-se de oito velas e, apesar de ter sido a terceira a largar, foi a que chegou mais cedo à Ásia: todos os navios aportaram antes do fim do ano a Banten, Java, após uma jornada de quase sete meses para os primeiros a chegar e de oito meses para os últimos. Eram tempos de viagem próximos da média de cerca de oito meses conseguida pelos neerlandeses na Rota do Cabo durante os séculos XVII e XVIII.¹⁸⁵ Foi a primeira vez que se conseguiu completar o percurso Províncias Unidas-Ásia no tempo que se viria a tornar, por assim dizer, “regulamentar”. Houtman, na sua primeira expedição, durara mais de um ano a chegar ao Oriente e veremos que lhe acontecerá o mesmo na segunda. Enquanto se fazia a aprendizagem da Rota do Cabo, continuarão a ocorrer demoras semelhantes durante alguns anos.

O comandante van Neck estava com o grupo de três navios que chegou primeiro a Banten, a 26 de Novembro de 1598.¹⁸⁶ A jornada correrá-lhe bem até aí e iria continuar a correr. Apesar das altercações passadas com Houtman, os neerlandeses viram-se inesperadamente bem recebidos no porto javanês. A razão foi que, se em 1596 o haviam abandonado ameaçados por um entendimento entre as autoridades locais e os portugueses, esse entendimento se desfez depois de partirem, criando um conflito que tornou a sua presença desejada outra vez. Em Agosto de 1597, havia-se sabido em Goa da passagem perto de Moçambique, em Julho, de dois navios tidos por ingleses, cria-se que na direcção de Malaca.¹⁸⁷ Pela data referida, só podia tratar-se da expedição do inglês Benjamin Wood, partida para a Ásia um ano depois de Houtman, em 1596.¹⁸⁸ O recém-chegado vice-rei, D. Francisco da Gama, optou por mandar uma armada de vulto a Malaca lidar com a situação. Para a decisão, contribuiu também a notícia da presença em Sunda, no ano anterior, 1596, de três embarcações europeias, que já só podem ter sido os navios da primeira expedição de Houtman.

A armada despachada pelo vice-rei era comandada por um fidalgo veterano, Lourenço de Brito, e compunha-se de dois galeões, duas galés de porte – às quais se juntou outra do mesmo tipo em Malaca – e cerca de uma dezena de embarcações mais

184 Sobre esta expedição em geral, ver J. Keuning, ed., *De tweede schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598-1600*, 5 vols. (’s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1938-1949).

185 DAS, I: 74-75.

186 Keuning, *De tweede schipvaart*, I: 39.

187 Câmara de Goa a rei, 1597, em APO, I-2: 49-61 [50-51].

188 Andrews, *Trade, Plunder and Settlement*, 256-58.

ligeiras, designadas variavelmente por fustas ou galeotas.¹⁸⁹ Partiu a 24 de Setembro de 1597 e levava embarcado um contingente de 500 a 600 soldados. Depois de chegar a Malaca, veio a saber-se que, ao contrário do que se esperara, os dois navios ingleses de Wood não haviam seguido para a região, mas para o Índico Ocidental, tendo passado pelo Malabar e pelo Cabo de Comorim (onde tomariam duas naus mandadas de Goa a carregar arroz a Bengala). Escolheu-se todavia prosseguir com a armada para a Sunda e utilizá-la lá para “persuadir os Reis a não recolherem em seus portos nações estrangeiras da Europa”.¹⁹⁰ O resultado não podia ter sido mais distinto do programado. Quando chegaram a Banten, os portugueses capturaram e saquearam um ou dois navios chineses – à revelia de Lourenço de Brito – e cometeram alguns abusos em terra, precipitando uma reacção dos locais. Uma fonte neerlandesa ajunta que, a estes incidentes, se somaram diferenças de entendimento sobre as obrigações decorrentes do pagamento prévio feito às autoridades do reino javanês para dissuadi-las de favorecer Houtman em 1596 (um suborno circunspectamente ignorado pelas fontes lusas).¹⁹¹

Fosse como fosse, as três majestosas galés portuguesas sofreram um ataque de surpresa de uma armada de embarcações de remo. Com parte das suas guarnições em terra e o espaço a bordo ainda atravancado pelo botim tomado aos navios chineses, não conseguiram recorrer à artilharia para se defender e foram todas tomadas por abordagem. Parte da gente – entre 70 e 150 homens – foi massacrada e a outra aprisionada. Os galeões e as embarcações restantes, apesar de fundeados cerca, não puderam acudir, retidos por uma conjugação de ventos fortes e marés que os impediu de desamarar. Depois disso, Lourenço de Brito, decidiu ingloriamente regressar a Malaca sem intentar nenhuma retaliação. A acreditar na pena severa do cronista Diogo do Couto, logrou destruir o que restaria da sua reputação antes de voltar para Goa, quando recusou, em Malaca, ir dar combate a um dos navios ingleses de Benjamin Wood, detectado outra vez perto, em Kedah.

189 Sobre a armada de Lourenço de Brito, ver Câmara de Goa a rei, 1597, em APO, I-2: 49-61 [50-51]. Diogo do Couto, *Da Ásia de Diogo do Couto. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento dos mares e terras do Oriente*, vol. XII (Lisboa: Regia Officina Typografica, 1788), 47-58, 89-93. Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, III: 45-46. Keuning, *De tweede schipvaart*, I: 40-42, II: 37-38, V-1: 92. Pinto, *Portugueses e malaios*, 116-17.

190 Couto, *Da Ásia*, XII: 90.

191 Outra passagem aponta para que os portugueses tenham proposto o estabelecimento de uma fortaleza e outra ainda diz que terão suscitado em Banten da sua intenção de tomar a cidade. Rouffaer e Ijzerman, *De eerste schipvaart*, I: nota no verso de mapa IV, III: 45-46. Keuning, *De tweede schipvaart*, II: 37-38.

Décadas depois, repetiu-se assim o fracasso da primeira expedição do Estado da Índia a Banten, em 1526. O desfecho pouco brilhante da reacção militar portuguesa às aparições iniciais dos norte-europeus em mares asiáticos cobriu, por contraste, o reino javanês de glória. O regente não cedeu, porém, à complacência, pois cria – com razão – que Goa não desistiria das represálias. Este foi o motivo por trás do bom acolhimento prestado a van Neck. O enviado chinês do regente que se entrevistou primeiro com ele disse não duvidar que os portugueses se tentariam vingar. Fez por isso questão de lhe assegurar que seria bem recebido, dado saber-se que os neerlandeses eram inimigos dos lusos, o que Banten agora também era.¹⁹² Ou seja, a memória dos agravos de Houtman viu-se sacrificada à conveniência de contar com aliados europeus contra Goa e Malaca. Uma iniciativa militar pensada para forçar a animosidade de um dos principais empórios de especiarias da Insulíndia contra os norte-europeus que as viessem demandar à região, acabou, ao invés, por lançar nos braços dos neerlandeses o regente de Banten, com quem eles não se haviam entendido nada bem na sua primeira expedição.¹⁹³

Quando, depois dos três navios em que chegara van Neck no fim de Novembro, aportaram a Banten as cinco velas restantes da sua companhia, no último dia de 1598, encontraram assim um ambiente diplomático em tudo propício ao bom andamento dos negócios, ao contrário do que acontecera durante a estadia de Houtman. Quatro dos oito navios puderam de facto abastecer-se das desejadas especiarias e partir com o comandante para a Europa logo em Janeiro de 1599.¹⁹⁴ A viagem de volta correu-lhes tão bem como a de ida: em Julho, chegaram todos juntos às Províncias Unidas após pouco mais de seis meses e uma bem vinda escala retemperadora em Santa Helena pelo meio. Tal como sucedera à ida, foi uma viagem feita já dentro do tempo que se tornaria “regulamentar” durante os séculos XVII e XVIII (tendo durado seis meses e pouco

192 Ibid., I: 40-42.

193 A primeira consequência da nova situação foi o desaparecimento da próspera colónia de mercadores lusos que fizera questão de ostentar as suas riquezas banquetecendo Houtman com pompa um ano antes. Os únicos portugueses que van Neck encontrou na cidade foram uns quantos cativos indigentes sobreviventes do assalto às galés, que lhe vieram pedir esmola. Em melhor situação estava outro sobrevivente do assalto, um alemão que tivera a flexibilidade de se converter ao Islão e entrara ao serviço dos javaneses como bombardeiro. Ibid., I: 54-58

194 Depois de uma última entrevista de van Neck com o regente, que disse querer manter relações próximas com os neerlandeses devido à inimizade comum com os portugueses, os quais corria que se estariam a preparar em Goa e Malaca pra vir dar combate aos norte-europeus. Sobre a estadia de van Neck em Banten, merece ainda menção o facto de, tal, como acontecera antes com Houtman, o regente lhe ter proposto sem sucesso abastecê-lo a troco do seu apoio num ataque ao reino samatrense vizinho de Palembang. Ibid., I: 53, 67, 69-71, 83-84.

dias, ficou até bem abaixo da média de sete meses e meio obtida pelo conjunto dos navios batavos que fizeram o percurso Ásia-Europa no período).¹⁹⁵ O êxito comercial foi também considerável, atingindo lucros de monta.

É importante notar, porém, o destino dos quatro navios restantes, que ficaram em Banten. Sem encontrarem aí carga disponível, tiveram, como Houtman antes, de ir procurar oportunidades de negócio alhures no arquipélago malaio-indonésio. E lembre-se que as oito velas de van Neck foram as primeiras a chegar à Ásia dentre as vinte e duas expedidas no ano de 1598 pelas cinco companhias neerlandesas formadas nesse ano para tentar a sorte no comércio oriental. Se todas tivessem chegado por volta da mesma altura, as dificuldades de abastecimento ainda teriam sido maiores. Mesmo garantindo um bom entendimento com as autoridades locais, nem um grande empório como Banten podia assegurar senão o fornecimento de um número limitado de navios. Isto obrigava a procurar destinos alternativos, como tiveram de fazer Wybrand van Warwijck e Jacob van Heemskerck, os dois subordinados de van Neck deixados no comando da parte da expedição que ficou na Ásia.

Warwijck e van Heemskerck começaram por percorrer a costa norte de Java, onde, em Tuban, perto de Gresik, foram convidados pelas autoridades locais a esperar três ou quatro meses pela época em que começariam a chegar navios de Maluku e Banda com cravo, noz-moscada e maça. O convite foi endereçado através de um português “renegado” – isto é, um convertido ao Islão – e os neerlandeses notaram que essa era a maneira como os mercadores portugueses operavam, mantendo-se em Gresik e acordando com javaneses o fornecimento das especiarias raras da Indonésia Oriental através de contratos escritos em malaio.¹⁹⁶ Em vez de esperar, preferiu-se, porém, ir directamente à fonte do que se tinha vindo buscar: os quatro navios seguiram juntos para Amboíno, onde chegaram no princípio de Março e de onde van Heemskerck partiu com dois deles para Banda. Warwijck, por sua vez, prosseguiu depois com as duas outras velas para Maluku. Os três pequenos e remotos arquipélagos da Insulíndia que, à época, eram as únicas zonas do planeta onde crescia cravo (em Maluku e Amboíno) e noz-moscada e maça (em Banda) foram assim visitados pela primeira vez por navios das Províncias Unidas.

¹⁹⁵ DAS, I: 89-90.

¹⁹⁶ Keuning, *De tweede schipvaart*, III: 196, 204, IV: 48-49, 54.

Banda era uma zona frequentada apenas sazonalmente por portugueses. Os homens de van Neck ouviram falar da visita recente de dois navios lusos, mas nada mais.¹⁹⁷ Amboíno e Maluku, ao invés, contavam ambas com fortalezas portuguesas e eram visitadas mais ou menos anualmente pelo chamado navio da Carreira de Maluco, vindo de Goa.¹⁹⁸ A posição do Estado da Índia na região era, contudo, precária desde, pelo menos, 1575, quando tivera de evacuar a sua fortaleza de Ternate, em Maluku (fundada em 1522). Este abandono, visto ao tempo como humilhante, foi uma consequência da rotura da antiga aliança entre os portugueses e o sultanato de Ternate, consumada aquando do assassinio por aqueles do sultão reinante em 1570. Tidore, o reino rival de Ternate em Maluku, ofereceu aos lusos uma fortaleza próxima, mas onde não gozavam do poderio de outrora. O sultanato de Ternate, na segunda metade do século XVI, não era já um poder meramente local. A sua posição dominante na parte oriental da Insulíndia permitia-lhe congregar e chefiar as forças de vários poderes hostis ao Estado da Índia na região. Era assim no arquipélago vizinho de Amboíno, onde os portugueses haviam instalado uma fortaleza pouco antes de perderem Ternate e os neerlandeses encontraram uma coligação de populações locais muçulmanas, de ternatenses e de javaneses (vindos de Surabaia) em guerra com os lusos e com a população local cristianizada, sua aliada.

O irmão do sultão de Ternate, presente nas operações, ao saber os neerlandeses inimigos dos portugueses, apressou-se a tentar alistá-los para os combates. O próprio sultão, Said Barakat Shahna, na visita subsequente de Warwijck a Ternate, faria o mesmo, convidando-os a tomar conjuntamente o forte luso em Tidore. Das duas vezes, o pedido de auxílio militar foi recusado. Warwijck relatou que, em Amboíno, chegou, por interesse comercial, a anuir, a troco de duzentos *bahar* de cravo.¹⁹⁹ A incapacidade aparente dos locais cumprirem o acordado tê-lo-ia feito optar por seguir antes para Ternate. O seu subordinado, Albert ten Haghe, deu outra versão dos eventos, arguindo que Warwijck não quis atacar os portugueses por temer que tal fosse mal aceite nas Províncias Unidas.²⁰⁰ Van Heemskerck – antes de largar de Amboíno para Banda – e o próprio Albert ten Haghe teriam sido da opinião contrária, defendendo o último que as

197 Ibid., III: 65.

198 DM, II: 2*–12*. Leonard Andaya, *The World of Maluku: Eastern Indonesia in the Early Modern Period* (Honolulu: University of Hawaii Press, 1993), 132–44. Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 91–164, 291–332.

199 Keuning, *De tweede schipvaart*, III: 191.

200 "Tegen den Portugesen te vechten, solde in ons lant qualick genoemen werden", *ibid.*, V-2: 166-67, 170.

patentes e as instruções recebidas da companhia armadora da expedição o autorizariam. Explicou um pouco melhor porquê quando descreveu uma discussão idêntica que teve com Warwijck em Ternate: as instruções autorizá-los-iam a actuar contra os portugueses caso estes recusassem comerciar com eles. Parece acusar implicitamente Warwijck de não ter querido dar azo a tal oportunidade ao recusar um pedido seu para escrever ao capitão luso, propondo-lhe comércio. Warwijck terá replicado com o argumento formal de que tais instruções careceriam de validade por não estarem assinadas por todos os sócios da companhia, alegando ainda que o estado de um dos navios não recomendaria a sua utilização em combate.²⁰¹ A vontade frustrada de ten Haghe de atacar os portugueses não advinha de nenhum zelo anti-ibérico particular, mas de práticas considerações mercantis: face às dificuldades de abastecimento de especiarias encontradas quer em Amboíno, quer em Ternate, o cravo que constava estar na posse dos lusos aparecia de certeza como um meio alternativo atraente de carregar os navios.²⁰²

Quer os navios de van Heemskerck, que tinham ido a Banda, quer estes, de Warwijck, voltaram a Banten, onde completaram o seu carregamento e encetaram o regresso à Europa. Em Banda e em Ternate foram deixadas feitorias, guarnecidas por uns poucos homens. Apesar de, devido às reticências de Warwijck, esta viagem ter sido, quanto aos portugueses, um "não-evento", anunciava um padrão que os iria começar a afectar dentro de pouco tempo. O padrão seria o seguinte: os neerlandeses são bem recebidos por alguns poderes locais, devido à reputação que já têm de inimigos dos lusos, com quem os referidos poderes estão em conflito e contra quem apreciam por isso ter aliados. Apesar dessa boa vontade, as condições do mercado não permitem o abastecimento de pelo menos todos os navios. Face a isso, quando há portugueses com cargas prometedoras por perto, surge a tentação de obviar às dificuldades comerciais através de um acto de corso, para o que se conta com o apoio de aliados locais dispostos a ajudar. Os escrúpulos de Warwijck impediram desta vez que se seguisse esse curso de acção, mas veremos à frente que tal não foi sempre o caso.

201 Ibid., V-2: 171-73. Quanto às instruções referidas, tratar-se-ia de um conjunto distinto do que chegou até nós, que não se refere ao assunto. Ibid., I: 147-63.

202 Wybrand van Warwijck, Banten, 20-1-1600, em ONG, II: 377-80.

2.3.2. Companhias zelandesas na corrida: um sultanato hostil em Samatra e um combate na Ilha de Santa Helena

Dentre os navios que partiram das Províncias Unidas para a Ásia em 1598, os de van Neck não foram os primeiros a iniciar viagem, apesar de terem sido os primeiros a chegar ao destino. Em Março, antes deles, haviam já largado para o Oriente duas pequenas expedições zelandesas. Uma compunha-se de três velas, outra de duas. Ambas tiveram viagens difíceis e longas. A primeira perdeu um dos navios no caminho, tendo os outros dois chegado a Banten apenas em Fevereiro e Março de 1599, cerca de um ano depois de largarem da Europa.²⁰³ No porto javanês, encontraram posteriormente as embarcações da expedição de van Neck que haviam ido a Maluku e Banda com Warwijck e van Heemskerck e que escalaram Banten uma última vez antes de voltarem a casa. Quanto aos zelandeses, demoraram-se até Novembro no porto, regressando após isso aos Países Baixos e pondo assim fim a uma expedição quase sem história. O facto mais digno de nota foi a dificuldade que experimentaram em fazer negócio em Banten, onde tiveram de ficar perto de nove meses à espera de uma nova colheita de pimenta, e de onde regressaram, mesmo assim, com uma carga pequena.²⁰⁴

Da outra expedição zelandesa é que não se pode dizer, de certeza, que não teve história. Os seus dois navios demoraram ainda mais tempo a chegar à Ásia.²⁰⁵ Depois de uma viagem feita pelo interior do Canal de Moçambique e em que não temeram adentrar-se no Índico Ocidental e passar perto de Cochim, aportaram a Aceh, no noroeste de Samatra, a Julho de 1599. Enquanto empório internacional das especiarias indonésias – sobretudo de pimenta, abundante em Samatra –, o porto de Aceh era o concorrente principal da javanesa Banten e, como tal, uma alternativa óbvia a esta para os neerlandeses. Acresce que juntava a esta posição o papel de inimigo histórico principal do Estado da Índia na região: em 1523, enquanto jovem potência ascendente, pusera termo à expansão incipiente dos portugueses em Samatra, expulsando-os da sua efémera fortificação em Pacém (1521-1523) – a primeira e última posição fortificada

203 Sobre esta expedição, em geral, ver W.S. Unger, ed., *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598-1604* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1948), xxv-xxviii e 1-18.

204 Ibid., 15-18.

205 Sobre esta expedição, em geral, ver *ibid.*, xxviii-xl e 19-112.

que tiveram na ilha.²⁰⁶ Nas décadas subsequentes, foi o grande antagonista da praça lusa vizinha de Malaca, à qual pôs cerco várias vezes, do mesmo passo que lhe disputava a preponderância na área dos Estreitos de Malaca. Funcionava ao mesmo tempo como porto fornecedor da rota de especiarias do Mar Vermelho, uma concorrente importante da Rota do Cabo, mantendo igualmente uma aliança político-militar com o império otomano, que senhoreava os portos arábicos do término ocidental da rota.

Na relação historicamente hostil com o Estado da Índia, Aceh distinguia-se de Banten que, antes do ataque de Lourenço de Brito, tinha uma história de boas relações com os portugueses (com excepção dos incidentes já distantes dos anos vinte de Quinhentos). No entanto, quando os neerlandeses lá aportaram, as relações haviam acalmado bastante, sob o reinado do sultão Alauddin Riayat Syah Sayyid al-Mukammil (1589-1604). Se houvessem chegado alguns anos antes, teriam encontrado uma situação favorável semelhante à que se lhes deparou no sultanato de Ternate, em Maluku: uma guerra aberta com os lusos, com os oponentes destes ansiosos por agradar aos recém-chegados norte-europeus ao saberem que contavam inimigos comuns. Agora, pelo contrário, o sultanato e Malaca viviam em paz e mantinham contactos comerciais e diplomáticos, o que fez com que, tal como na sua primeira visita a Banten, os neerlandeses encontrassem a recebê-los um grupo de portugueses, a quem culpavam posteriormente pelos seus desentendimentos com os poderes locais.

Outra ponto em comum com a primeira visita a Banten era o comandante da expedição, Cornelis de Houtman. De facto, a história do que lhe sucedeu em Aceh parece, em certos aspectos, uma repetição da sua visita anterior ao porto javanês, mas com um desfecho mais sangrento.²⁰⁷ Como em Banten, houve, a princípio, contactos à superfície amistosos com os portugueses, onde se destacava um Afonso Vicente vindo de Malaca como embaixador.²⁰⁸ Como em Banten, Houtman foi convidado a apoiar, a troco de pimenta, uma expedição militar contra um potentado vizinho, no caso o sultanato malaio de Johor (em Banten, fora o reino samatrense de Palembang, mas o

206 Sobre as relações entre os portugueses e o Aceh no século XVI, ver Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence*, 142–45. Pinto, *Portugueses e malaio*, 95-119 e 167-78. Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 62, 65-66, 71-73 e 206–11. Jorge Manuel dos Santos Alves, *O domínio do norte de Samatra: a história dos sultanatos de Samudera-Pacém e de Achém, e das suas relações com os Portugueses, 1500-1580* (Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1999), 153–72. Alves, “Samatra,” em Marques, *História dos portugueses*, I-2: 77–124 [95-104].

207 Sobre a estadia aziaga da expedição no Aceh, ver Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 47-60 e 71-84.

208 Ibid., 70.

convite foi recusado). Desta vez, aceitou a oferta, mas, antes que se pudesse cumprir o acordado, chegou uma embarcação de Malaca com dois embaixadores achéns regressados, a par de um novo embaixador português, Simão Nunes.²⁰⁹ Tal como em Banten os neerlandeses atribuíram a razão da sua rotura com as autoridades locais à acção dos lusos, em Aceh responsabilizaram os mesmos lusos pelo que lhes aconteceu depois. A principal diferença foi que se, em Banten, as coisas se tinham ficado pela detenção temporária de Houtman e de alguns companheiros, em Aceh, pelo contrário, o mesmo Houtman e quase cem outros neerlandeses foram mortos em terra num ataque surpresa. Também houve um assalto aos navios – feito com embarcações designadas por galés –, em que participaram portugueses, mas que foi rebatido.

Os neerlandeses dos navios não conseguiram negociar a libertação do punhado de sobreviventes aprisionados aquando do assalto e acabaram por abandoná-los ao seu destino. Depois de largarem de Aceh, vaguearam meio perdidos pelo Golfo de Bengala, parando nas Ilhas Nicobar e tentando sem sucesso chegar a Tenasserim, no norte da península malaia, e depois a Ceilão.²¹⁰ Quando tentavam atingir Ceilão, detiveram um navio vindo de Negapatão, no Coromandel, que albergava uma colónia significativa de mercadores portugueses. O navio dirigia-se a Aceh com uma carga de arroz e não foram detectados portugueses a bordo (apenas indianos de Coromandel e Vijayanagar e naturais de Ceilão, de Pegu, na Birmânia, de Java e do próprio Aceh). Necessitados de mantimentos, os zelandeses compraram a carga de arroz, mas o comandante não conseguiu impedir a tripulação de saquear a embarcação. Face à precariedade da situação, os seus homens só terão aceitado manter-se no Índico se pudessem continuar a pilhar navios, o que ele, escudado nas suas instruções, não quis aceitar.²¹¹ Optou-se assim por voltar à Europa. Passado já o Cabo da Boa Esperança, quando escalavam a Ilha de Santa Helena, depararam com um navio português da Carreira da Índia, a nau *São Simão*.

Nos primeiros anos dos neerlandeses na Rota do Cabo, Santa Helena foi o sítio onde o risco de terem encontros acidentais com navios da Carreira da Índia foi maior, devido à estratégica posição atlântica da ilha: à vinda da Ásia, tanto portugueses como agora neerlandeses eram compelidos a escalá-la por necessidades de abastecimento.

209 Ibid., 73.

210 Ibid., 60-61.

211 No dizer do inglês John Davis, piloto da expedição: “To stay there as a man of warre our governour would not agree, but to stay and in taking any thing to pay for the same he was content, for so was his commission; to this [the] company would not agree”. Ibid., 61

Convém notar que as naus da Carreira já tinham sido proibidas de fazê-lo entre 1591 e 1594, devido a informações recebidas de que corsários ingleses lhes estariam a preparar uma emboscada (o que, ao que se sabe, não chegou a acontecer).²¹² Em 1594, achou-se que se podia levantar a proibição e ordenou-se-lhes que voltassem a estanciar na ilha na torna-viagem, embora devidamente preparadas para a possibilidade de maus encontros. Mandou-se-lhes também que esperassem umas pelas outras lá até 20 de Maio, seguindo depois em conjunto para Portugal. Tentava-se, com isso, garantir a sua chegada em grupo às águas açorianas e à costa portuguesa, onde se temia de certeza ataques ingleses.

Estas instruções mantiveram-se em vigor durante o resto da década, (embora, a partir de 1596, se obrigasse os navios a esperar pelos outros até ao fim de Maio e não apenas até ao dia 20).²¹³ A notícia do tiroteio entre o *Hollandia* e a *Vencimento* nas vizinhanças de Santa Helena, em 1597, não veio mudar os procedimentos estabelecidos, apesar de ter feito com que se ponderasse inconsequentemente a hipótese de fortificar a ilha.²¹⁴ Assim, a ocorrência de novos encontros era uma questão de tempo. As duas armadas enviadas de Portugal à Índia em 1599 puderam comprová-lo durante o seu regresso ao reino em 1600.²¹⁵

A 25 de Abril de 1600, a *São Simão* chegou a Santa Helena. Foi a primeira das seis naus da Índia que voltavam nesse ano a Portugal a aparecer lá. Partira de Cochim a 19 de Janeiro e, dobrado o Cabo da Boa Esperança, seguira para a ilha, onde o seu regimento a mandava esperar pelas companheiras até ao fim de Maio, para poderem rumar todas juntas a Lisboa. Dois dias antes, encontrara um navio de tipo não especificado que ia para Angola e que se lhe juntou. Quando os dois se aproximaram do ponto tradicional de aguada, a actual Jamesbay, depararam-se, porém, com as duas embarcações zelandesas já fundeadas. Como a falta de água a bordo não permitia

212 Cartas régias a Matias de Albuquerque, vice-rei da Índia, 26-3-1591 e 15-3-1593, em APO, III-1: 317-318 e 389-391.

213 Cartas régias a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, 7-3-1596, 22-3-1597, 19-3-1598 e 12-1-1599, em *ibid.*, III-2: 597-605 [602-03], 728, 864-67 e 939-40.

214 Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, 30-3-1598, em *ibid.*, III-2: 878.

215 Tratava-se de duas armadas diferentes, com capitães-mores distintos: a primeira, de quatro velas e comandada por D. Jerónimo de Coutinho, era a mesma que, em 1598, ficara retida em Lisboa pelos ingleses; partiu para a Índia cedo, em Fevereiro, para evitar a possibilidade de novo bloqueio; a segunda, comandada por Simão de Mendonça, era composta por três velas e partiu já na altura habitual, em Março. Um dos navios da primeira armada deu à costa na África Oriental, à ida, pelo que puderam voltar apenas seis. Conferir o anexo III, para onde se remete, a partir daqui, para todas as indicações de fontes sobre o movimento da Carreira da Índia que não estejam especificadas em nota própria.

prescindir da escala, não houve outra opção senão ancorar perto delas, a barlavento, à distância de um tiro de mosquete.²¹⁶

Os resultados comerciais da expedição zelandesa haviam sido decepcionantes e isso contribuiu provavelmente para a agressividade em Santa Helena dos seus comandantes, que devem ter visto nos portugueses lá aparecidos uma presa passível de minorar as suas frustrações económicas.²¹⁷ As suas intenções hostis ficaram claras quando despacharam uma lancha a exigir a entrega da nau, que começou a ser bombardeada logo a seguir. Os atacantes, porém, saíram-se mal, pois, após um mau começo, a embarcação assaltada ganhou vantagem e sucedeu mesmo em expulsá-los da ilha, de onde voltaram assim à Europa com pouco para mostrar pela viagem. Este combate entre a *São Simão* e o *Leeuw* e a *Leeuwin* foi o primeiro choque sério entre neerlandeses e um navio da Carreira da Índia. Ao contrário do que sucedera em 1597, na breve troca de tiros inaugural entre o *Hollandia* e a *Vencimento*, foram os neerlandeses quem atacaram primeiro.

2.3.3. A via penosa do Estreito de Magalhães

Em relação às cinco expedições neerlandesas à Ásia do ano de 1598, falta falar apenas das duas que intentaram fazer a viagem por via do Estreito de Magalhães e do Pacífico. Ambas visavam averiguar a viabilidade do trajecto como alternativa à Rota do Cabo, mas, pelo menos no caso de uma delas, esse objectivo era complementado por outro, que parece distingui-la do grosso das outras expedições das *voorcompagnieën*. De facto, tanto quanto se sabe, os quatro vasos da *Magalaensche Compagnie*, comandados por Olivier van Noort, foram os únicos navios das *voorcompagnieën* a partir para a Ásia autorizados inequivocamente a praticar o curso contra portugueses e castelhanos, pois levavam *commissies* para tal – isto é, autorizações escritas das

216 Para a história da torna-viagem da *São Simão* e do seu recontro com os neerlandeses, ver, do lado português, João dos Santos, *Etiópia oriental e vária história de cousas notáveis do Oriente*, ed. Manuel Lobato (Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999), 646–648 e 653–672. Do lado neerlandês, ver Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 62. Para uma descrição mais completa do episódio, aqui apenas resumido, ver Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 71–77.

217 Veremos à frente que foi o que sucedeu em 1602, no encontro do *Zeelandia* e do *Langebark* com o *Santiago*, também em Santa Helena.

autoridades neerlandesas para o efeito.²¹⁸ Não se sabe se foram passadas mais *commissies* do mesmo género, apenas que estas foram as únicas a chegar até nós. Também só se conhece uma *commissie* de sentido contrário, de 1601, a proibir expressamente ataques a ibéricos, a não ser por imperativo de autodefesa.²¹⁹ No entanto, como já tivemos ocasião de ver, a actuação de, pelo menos, Cornelis de Houtman, na sua primeira viagem, e de Wybrand van Warwijck, da expedição de Jacob van Neck, em Amboíno e Maluku, deixou claro que estavam sujeitos a proibições similares, que, veremos, se manterão para pelo menos parte das expedições seguintes.

Que van Noort comandasse uma expedição pelo menos em parte de corso, terá tido algo que ver com a rota alternativa que tomou. O Pacífico, de facto, não parece ter sido para os seus navios uma simples via para a Ásia. Com as duas velas que se mantiveram com ele após passar o Estreito de Magalhães, subiu a costa ocidental americana até o Peru, mantendo confrontos com vasos castelhanos encontrados no caminho. Uma vez atravessado o oceano, postou-se nas Filipinas, ao largo de Manila, à espreita de presas. Após algum tempo, uma armada castelhana saiu a dar-lhe combate, tomando-lhe uma embarcação e forçando-o a retirar com a outra. Foi com este último navio que lhe restava que, depois de escalar o Bornéu e Java, empreendeu o seu regresso à Europa pela Rota do Cabo, completando uma circunavegação épica de três anos em Agosto de 1601. A sua viagem apresenta paralelos óbvios com as circunavegações prévias dos ingleses Francis Drake em 1577-1580 e Thomas Cavendish em 1586-1588 – puras expedições de corso ao Pacífico castelhano, feitas também pelo Estreito de Magalhães e que se limitaram a passar pela Ásia ‘de raspão’, na fase final da jornada, mantendo-se ao largo dos grandes centros mercantis orientais.²²⁰

Dos quatro navios partidos com van Noort, só um voltou, portanto, a casa. Dos outros, vimos já que um foi tomado em Manila; outro, ainda no princípio da viagem, foi evacuado e incendiado na costa brasileira; o terceiro transviou-se do comandante depois de passado o Estreito de Magalhães e nunca mais o reencontrou. Conseguiu ainda

218 Sobre a expedição de van Noort em geral, ver J.W. Ijzerman, ed., *De reis om de wereld door Olivier van Noort, 1598-1601*, 2 vols. ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1926). Quanto às *commissies* da expedição, ver *ibid.*, II: 190-93; H. Hoogenberk, *De rechtsvoorschriften voor de vaart op Oost-Indië, 1595-1620* (Utrecht: Kemink en Zoon, 1940), 64-67, 245-46.

219 *Ibid.*, 69-70, 241-42. Veremos à frente como se encontrou maneira de contornar o espírito restritivo desta *commissie* particular, mantendo o respeito pela forma, quando dois navios zelandeses capturaram o galeão português *Santiago* na Ilha de Santa Helena, em 1602.

220 Andrews, *Trade, Plunder and Settlement*, 145-58, 256.

transpor o Pacífico e, já em 1601, aportar a Ternate, onde, porém, encalhou e foi julgado inapto para seguir viagem.²²¹ A tripulação foi bem tratada pelo sultão de Ternate, Said Barakat Shahna, com quem, como já vimos, Wybrand van Warwijck encetara havia pouco relações e que lhes comprou o que restava do navio, com artilharia e munições incluídas. Os seus membros regressariam posteriormente às Províncias Unidas nos navios neerlandeses que continuaram a chegar a Maluku nos anos seguintes.

A expedição de van Noort pode ter perdido três dos seus quatro navios, mas, comparativamente, correu até melhor que a outra que intentou, no mesmo ano de 1598, a viagem para o Oriente pelo Estreito de Magalhães.²²² Das cinco embarcações comandadas por Jacques Mahu – falecido antes de atingir o Estreito –, nenhuma completou a viagem e só duas lograram chegar à Ásia. Uma, o *Liefde*, atingiu em 1600 o Japão, onde foi, porém, confiscada pelas autoridades nipónicas.²²³ A outra, o *Trouw*, chegou, também em 1600, a Maluku, onde teria lugar um dos primeiros incidentes luso-neerlandeses graves no Oriente.²²⁴ Começou por aportar a Ternate, com apenas vinte e quatro tripulantes. Estes, apesar de desaconselhados de irem ao sultanato vizinho de Tidore, aliado dos portugueses, não acatarem o aviso. Uma vez estabelecido contacto com o forte do Estado da Índia em Tidore, deixaram-se cair numa cilada montada pelo capitão do navio da chamada viagem de Maluco, que lhes tomou o *Trouw* à traição depois de prometer fornecer-lhes cravo. Das três embarcações restantes, uma desistiu da jornada no princípio, regressando às Províncias Unidas, outra desapareceu no Pacífico, presume-se que naufragada, e a terceira entregou-se aos castelhanos em Valparaíso, na actual costa chilena. Não é claro se a expedição levava um mandato semelhante ao de van Noort para praticar o corso contra os ibéricos que se encontrasse, mas pelo menos os castelhanos que interrogaram os neerlandeses que se entregaram em Valparaíso acreditaram que sim.²²⁵

221 IJzerman, *De reis om de wereld door Olivier van Noort*, II: 123–31.

222 Sobre esta expedição, em geral, ver F.C. Wieder, ed., *De reis van Mahu en De Cordes door de straat van Magalhães naar Zuid-Amerika en Japan, 1598-1600*, 3 vols. ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1923-1925).

223 Ibid., III.

224 Ibid., I: 303-12; Jhr. H.A. van Foreest e A. de Booy, eds., *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Wilkens en Jacob van Neck (1599-1604)* (s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1980), I: 183-84. Capitão João Pinto de Moraes para Padre Cristobal de la Vega, Tidore, 1-3-1601, em DM, II: 514-518.

225 Wieder, *De reis van Mahu en De Cordes*, I: 22–24.

2.4. O endurecimento das relações ibero-neerlandesas no Atlântico: a expedição de Pieter van der Does (1599)

Entre a partida das cinco viagens de 1598 e a leva seguinte de expedições, em 1599, ocorreu um facto importante para a degradação das relações ibero-neerlandesas. No fim de 1598, o jovem e recém-coroadado Filipe III cerrou os portos ibéricos aos navios batavos, medida que foi aplicada com grande dureza e indignou os destinatários, provocando uma resposta à altura.²²⁶ Assim, em Maio de 1599, uma grande esquadra de setenta e três navios comandada por Pieter van der Does partiu para a Península Ibérica em missão de represália.²²⁷ A inspiração para a expedição foram claramente as incursões periódicas da marinha e dos corsários ingleses nas águas da costa e dos arquipélagos atlânticos ibéricos (em duas das quais, em 1596 e 1597, a marinha neerlandesa tinha inclusive participado). Apesar de parte das embarcações haver sido fornecida por particulares, a constituição da esquadra representou um enorme esforço financeiro para os almirantados regionais das Províncias Unidas (a base da marinha do estado), que tiveram de mandar construir navios de grande tonelagem de propósito para a campanha.²²⁸

Os lucros da expedição estiveram longe de cobrir sequer os custos. Quando a esquadra chegou à Península, a La Coruña, encontrou os locais prevenidos para a sua vinda e teve de retirar. Discutidas e abandonadas as hipóteses de ir atacar Lisboa ou Cadiz, rumou-se às Canárias, onde Las Palmas e La Gomera foram pilhadas e arrasadas. No entanto, como já tinham sido informadas da vinda dos neerlandeses, o saque obtido foi parco e as perdas humanas dos atacantes altas. Metade da esquadra regressou depois a casa, enquanto a outra metade seguiu com van der Does para São Tomé. A ocupação da pobremente defendida povoação portuguesa na ilha não ofereceu dificuldades de

226 Jonathan I. Israel, “Spain, the Spanish Embargoes, and the Struggle for the Mastery of World Trade, 1585-1660,” em *Empires and Entrepots: The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713* (London: Hambledon Press, 1990), 189–212 [194-95]. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 132–37.

227 Sobre esta expedição, ver J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Columbia: University of South Carolina Press, 1993), 21. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 183–88. Maurits Alexander Ebben, “El ataque de van Der Does a Canarias y la expansión Neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII,” em *IV Centenario del ataque de van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999). Coloquio Internacional “Canarias y el Atlántico, 1580-1648,”* ed. Antonio de Béthencourt Massieu (Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, 2001), 147–168. Replica-se aqui o resumo da expedição em Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 69-71.

228 Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 187.

maior, mas a insalubridade do lugar compensou as carências das defesas humanas, matando de doença cerca de mil e oitocentos dos novos ocupantes, entre os quais o comandante da expedição. Voltou-se assim a casa com muitas baixas humanas e sem um saque capaz de pagar as despesas da campanha, em parte porque uma boa porção das mercadorias tomadas nas Canárias e em São Tomé era propriedade de comerciantes das Províncias Unidas. Apesar do embargo de 1598, continuava-se a negociar intensamente com o mundo ibérico, o que fazia do curso neerlandês contra portugueses e castelhanos – que se iniciou em força no Atlântico com esta expedição – uma actividade por vezes ingrata.

No tocante à Carreira da Índia, a esquadra de van der Does não chegou a representar perigo algum. Como só deixou as Províncias Unidas em Maio, já não pôde perturbar a partida anual para a Ásia, que quase nunca se fazia depois de Abril e que, nesse, ano, se deu em Fevereiro e Março. É verdade que, por outro lado, a época de chegada a Lisboa dos navios da Carreira se estendia geralmente de Maio a Outubro. Mas, como no ano anterior, 1598, não tinham seguido navios nenhuns para o Oriente devido a um bloqueio inglês, em 1599 também não regressou nenhum para os neerlandeses tentarem tomar.

O ano de 1599 encerrou-se com uma decisão dos Estados-Gerais – o parlamento das Províncias Unidas – consentânea com este ambiente de endurecimento generalizado das relações ibero-neerlandesas, claramente propício ao agravamento da conflituosidade luso-neerlandesa na Ásia. Em resposta a um pedido dos almirantados, aprovou-se a proclamação de uma *commissie* genérica autorizando expedições comerciais às Índias Ocidentais e Orientais a proceder ofensivamente sem provocação contra súbditos da Monarquia Católica que encontrassem.²²⁹ Frisava-se que a adopção de tal *commissie* não seria obrigatória e, de facto, veremos à frente que em 1601 partiu para a Ásia uma expedição zelandesa munida ainda de uma *commissie* específica proibindo-lhe atacar quem quer que fosse a não ser em autodefesa. Veremos também que houve outras expedições que actuaram sujeitas a restrições semelhantes. A resolução de 1599 não parece ter assim funcionado como um licenciamento automático para atacar portugueses e castelhanos. De qualquer modo, era um sinal de que a delicada ambiguidade tantas vezes vigente nas relações entre a Monarquia Católica e as Províncias Unidas – duas potências havia décadas em situação de guerra declarada, mas que não deixavam, por

229 ONG, I: 134-35. Hoogenberk, *De rechtsvoorschriften*, 67-69.

isso, de manter um comércio activo por mar – não iria garantir de modo nenhum uma política "apaziguadora" em questões marítimas por parte das autoridades batavas, como a expedição de van der Does já mostrara.

2.5. 1599-1601: Rumo à companhia unida e à guerra de corso

O insucesso das duas expedições de 1598 pelo Estreito de Magalhães – só um em nove navios logrou terminar a jornada –, a par dos bons resultados da viagem pelo Cabo da Boa Esperança de, pelo menos, Jacob van Neck, asseguraram que os neerlandeses deixassem cair as viagens à Ásia pelo Pacífico, concentrando-se na Rota do Cabo. As expedições ao Oriente que sucessivas companhias armaram entre 1599 e 1601 continuaram a ter Banten, em Java, como destino preferencial, mas, tal como já acontecera quando o porto acolhera os oito navios de van Neck em 1599-1600, o mercado local revelou-se incapaz de responder satisfatoriamente ao acréscimo brusco de procura trazido pela chegada dos norte-europeus. Esta carestia encarecia forçosamente o preço das especiarias, uma situação agravada pela falta de acesso dos recém-chegados aos meios de pagamento dominantes na Insulíndia – os têxteis indianos e as "caixas" chinesas –, pelo que era ainda o seu desconhecimento dos mercados locais e pela concorrência fratricida das diversas companhias entre si. No imediato, tentou-se obviar ao problema recorrendo aos destinos alternativos já visitados pelas expedições partidas em 1598: Aceh, em Samatra, o concorrente mais óbvio e directo de Banten enquanto mercado de pimenta; e Maluku, Amboíno e Banda, os três arquipélagos produtores de especiarias raras na Indonésia Oriental. Mas nem assim se conseguia sempre carga, forçando, como veremos, a busca de outros destinos, designadamente Patane e Johor, na península malaia, e Ceilão e o sul da China, já fora do mundo malaio-indonésio. Assim, para vários dos navios das *voorcompagnieën*, o primeiro porto asiático a que chegaram – normalmente Banten, às vezes, em alternativa, o Aceh – foi apenas a primeira escala de uma ronda pela Ásia do Sueste em demanda de carga, ronda esta às vezes penosa e ingrata. É neste contexto que devem ser compreendidos os incidentes luso-neerlandeses no período que redundaram em tentativas de corso.

2.5.1. Incidentes em Amboíno, Maluku e Macau

Apesar das dificuldades comerciais encontradas e de um ou outro incidente, os neerlandeses foram, as mais das vezes, bem recebidos pelos poderes asiáticos, inclusive em Banten e, como veremos, no Aceh, depois, nos dois casos, de um primeiro contacto desfavorável, posteriormente resolvido. Houve, em contrapartida, alguns incidentes luso-neerlandeses importantes a registar (aos quais se deve somar o combate já referido em Manila dos castelhanos das Filipinas com os dois navios de Olivier van Noort vindos do Estreito de Magalhães). Já vimos que as duas embarcações da segunda expedição de Cornelis de Houtman, no seu regresso à Europa do Aceh, haviam atacado sem sucesso em Santa Helena uma nau da Carreira da Índia, a *São Simão*, em Abril de 1600. No mesmo ano, Steven van der Hagen, o comandante da segunda expedição batava a visitar Amboíno, anuiu ao convite para tomar parte num ataque à fortaleza portuguesa na ilha.²³⁰ No assalto, além de forças locais e neerlandesas, participaram também javaneses. Van der Hagen mandou a princípio três batéis apenas, mas, depois de eles serem repelidos, enviou um navio reforçar as hostes sitiadas. Ao todo, a fortaleza e a nau da Carreira de Maluco, abrigada à sua sombra, estiveram cercadas oito semanas, após o que os sitiados retiraram.

Pouco depois do levantamento do cerco, van der Hagen regressou a Banten, mas deixou na ilha a primeira posição fortificada neerlandesa na Ásia – um reduto precário guarnecido por um corpo de vinte e sete voluntários e armado com cinco peças de artilharia. Este arremedo de fortaleza foi atacado sem êxito pelos portugueses antes da chegada de Cornelis van Heemskerck, comandante da terceira expedição que visitou Amboíno, em 1601, e durante cuja estadia se registaram também alguns incidentes menores com os lusos da ilha.²³¹ Mais graves foram os incidentes ocorridos no mesmo ano de 1601 em Maluku, visitado então por Jacob van Neck, comandante da segunda

230 Izaak Commelin, ed., *Begin ende voortganch van de Nederlantsche geootroyeerde Oost-Indische Compagnie...* (Amsterdam, 1646), II: relato V, 8–13. ONG, II: 461–65. J.E. Heeres, ed., “Corpus diplomaticum Neerlandico-Indicum. Eerste deel, 1596-1650,” *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* LVII (1907): 12–13 (citado doravante como CDNI). Padre Lorenzo Masonio para Padre Claudio Acquaviva, Amboíno, 23-8-1600, em DM, II: 493–498.

231 Foreest e Booy, *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië*, I: 85–92, II: 214–15. Cornelis van Heemskerck, 1-3-1602, em *ibid.*, II: 228–31. Autoridades de Hito, 9-6-1601, em *ibid.*, II: 234–236.

expedição neerlandesa vinda da Europa pela Rota do Cabo a ir ao arquipélago.²³² Entre a visita inaugural de Wybrand van Warwijck em 1599 e esta segunda, vimos já que haviam ido dar ao arquipélago dois navios transviados das duas expedições malogradas pelo Estreito de Magalhães partidas das Províncias Unidas em 1598. Como também já vimos, um destes navios, o *Trouw*, fora a Tidore, onde os portugueses o haviam tomado, cativando os membros da tripulação que não massacraram. Van Neck sentiu-se no direito de retaliar pelos acontecimentos, atacando sem sucesso o forte luso de Tidore e as três ou quatro embarcações abrigadas à sua sombra (uma delas, o capturado *Trouw*). Depois de um combate de artilharia de duas horas e meia ou quatro horas, conforme as versões, optou-se por retirar. Os dois navios atacantes tiveram de enfrentar não apenas o fogo dos vasos lusos, mas também o de três posições de artilharia montadas em terra, Ponderou-se intentar a abordagem dos navios protegidos pelo forte, mas desistiu-se da ideia por medo de que os seus defensores respondessem fugindo para terra incendiando as suas embarcações e, com elas, as que as abordassem.

No diário da expedição do próprio van Neck, o comandante expôs as razões que o moveram e aos seus oficiais a decidir o ataque.²³³ Para além do episódio do *Trouw*, houve que os portugueses escreveram ao sultão de Ternate, Said Barakat Shahna, avisando-o da natureza alegadamente perversa e traiçoeira dos batavos. Van Neck relacionou o facto com o que afirmou ser uma campanha lusa de difamação junto de vários soberanos orientais, complementada por subornos para fazê-los atacarem os neerlandeses à traição, como teriam feito em vários lugares em Java, no Aceh e em Banda. Mas diz expressamente que também contou para a decisão não se ter achado carga pronta para compra em Ternate e não se querer ficar lá mais que três semanas por causa da monção. Ou seja, os navios e o forte portugueses em Tidore foram atacados também porque se pensou que com isso se poderia obviar à falta de cravo encontrada em Ternate.

Como o ataque falhou, van Neck foi obrigado a prosseguir a sua demanda de carga alhures. O destino que escolheu foi o porto malaio-siamês de Patane, que surgiu neste período como uma alternativa a Banten e Aceh para algumas expedições neerlandesas. Na viagem Ternate-Patane, as suas duas velas viram-se, porém, desviadas

232 Ibid., I: 183-91, 243-48. Pieter Walichsz. a Jacob Walichsz., 4-8-1602, em *ibid.*, II: 300-03. W.P. Coolhaas, ed., “Een bron van het historische gedeelte van Hugo de Groots De Jure Praedae,” *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap* 79 (1965): 415-540 [453-60]. Padre Luís Fernandes a Padre Nicolau Pimenta, Tidore, 2-1602, em *DM*, II, 542-47.

233 Foreest e Booy, *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië*, I: 184-85.

para norte, para a China, que foram os primeiros navios batavos a visitar.²³⁴ Acabaram por ir dar ao delta do Rio das Pérolas, em Guangdong, onde, enquanto tentavam sem sucesso contactar as autoridades chinesas mais próximas, se dirigiram a Macau.²³⁵ Aí, um batel e depois uma chalupa dos navios foram capturados, com um punhado de tripulantes a bordo que os portugueses executaram na quase totalidade, poupando apenas três homens. Este episódio veio juntar-se ao da captura do *Trouw* na lista dos agravos perpetrados pelos lusos contra os neerlandeses na Ásia. Dado o falhanço paralelo da tentativa de contactar as autoridades chinesas, van Neck deixou assim Guangzhou duplamente frustrado. Apesar das suas queixas do comportamento dos portugueses, o incidente em Macau não deve ter constituído propriamente uma surpresa. Já o que considerou a atitude pouco receptiva das autoridades chinesas pode ser visto como o primeiro de uma série de desencontros entre estas e os batavos, que nas próximas décadas continuariam a ver-se formalmente barrados de comerciarem com o Império do Meio.²³⁶

Como é sabido, o comércio externo marítimo chinês neste período concentrava-se em duas províncias do sul da China: o Guangdong, onde ficava Macau, estrategicamente próximo do porto de Cantão (Guangzhou); e o Fujian, a província fronteira a norte. Não se fazia de modo nenhum como nos portos em norma abertos encontrados até então pelos neerlandeses na Ásia do Sueste. Formalmente, os estrangeiros podiam trazer bens ao Império do Meio apenas a título de tributo, de acordo com procedimentos complicados de etiqueta. Este chamado "comércio tributário" concentrava-se no Guangdong, a única porta marítima de acesso à China Ming permitida aos estrangeiros (o Fujian funcionava antes como uma porta de saída para os próprios chineses, através de um sistema de licenciamento de viagens ao

234 Dois outros navios da expedição de van Neck haviam largado das Províncias Unidas com instruções para tentarem chegar à China, mas acabaram por não passar da península indochinesa. Duas expedições partidas da Europa antes, em 1599, tinham levado instruções semelhantes, mas sem resultados práticos. W.P. Groeneveldt, "De Nederlanders in China," *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XLVIII (1898): 4-6.

235 Sobre os acontecimentos em Macau, ver *ibid.*, 5-10. Foreest e Booy, *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië*, I: 205-13, 249-51, II: 279-90. "Vertaalde brieven van de ouvidor", em *ibid.*, II: 290-300. Pieter Walichsz. a Jacob Walichsz., 4-8-1602, em *ibid.*, II: 300-3. Leonard Blussé, "Brief Encounter at Macao," *Modern Asian Studies* 22, nº 3 (1988): 647-664.

236 Sobre as relações dos neerlandeses com a China no século XVII, ver Leonard Blussé e Jaap de Moor, *Nederlanders overzee: De eerste vijftig jaar, 1600-1650* (Franeker: T. Wever, 1983), 191-99 e 208-23. Blussé, "Divesting a Myth: Seventeenth Century Dutch-Portuguese Rivalry in the Far East," em *Vasco Da Gama and the Linking of Europe and Asia*, ed. Anthony R. Disney e Emily Booth (New Delhi: Oxford University Press, 2000), 387-402. Blussé, "De Chinese nachtmerrie – Een terugtocht en twee nederlagen," em *De Verenigde Oost-Indische Compagnie: tussen oorlog en diplomatie*, ed. G.J. Knaap e Gerke Teitler (Leiden: KITLV Uitgeverij, 2002), 209-37.

exterior em vigor desde 1567, quando se constatara a impossibilidade de extinguir o contrabando endêmico na região). Fora à sombra deste peculiar sistema que Macau pudera nascer e prosperar, sempre vigiado pela burocracia cantonense, supervisora tradicional do comércio tributário.²³⁷ Inserir-se neste sistema não seria nunca simples para os neerlandeses, mas existem indícios de que as coisas talvez lhes pudessem ter corrido melhor do que vieram a correr. Leonard Blussé alegou que a execução dos homens de van Neck em Macau foi levada a cabo a fim de impedir que as autoridades de Cantão entrassem em contacto com eles, como teriam explicitamente exigido a Macau.²³⁸ Segundo Blussé, o interesse das autoridades chinesas nos prisioneiros reflectiria o interesse de alguns sectores da administração imperial na abertura de contactos com os neerlandeses. A “curiosidade”, especulou, deve ter morrido depois de terem sido informadas dos seus ataques posteriores a navios portugueses, o que as teria feito vê-los como piratas e rejeitar assim as suas aberturas.

À segunda tentativa, Jacob van Neck conseguiu alcançar Patane, a qual foi o primeiro neerlandês a visitar e onde encontrou as oportunidades comerciais que buscara sem sucesso em Banten, Ternate e na China.²³⁹ Conseguir em Patane o que não obtivera na China foi quase simbólico, pois a ascensão mercantil deste porto da península malaia oriental durante o século XVI devera-se em boa parte à sua capacidade de se aproveitar das restrições postas pelos Ming ao comércio com o exterior.²⁴⁰ Fizera-o exportando a pimenta que cultivava para a China por via primeiro das Ilhas Ryukyu e depois através das redes de contrabando do Fujian (até à “legalização” deste contrabando através da introdução do sistema de licenças para o comércio com o estrangeiro em 1567). Este trato permita-lhe estar razoavelmente abastecida das ambicionadas sedas e porcelanas chinesas. Tratava-se, assim, de um lugar onde se podia encontrar tanto a pimenta que os neerlandeses buscavam desde o início na Ásia, como as exportações chinesas tradicionais de difícil acesso pelas quais se começavam a interessar.

237 Jorge Manuel Flores, “Os anos da ‘gestação,’” em Marques, *História dos portugueses*, I-2: 151–76. Jorge Manuel dos Santos Alves, “O princípio do estabelecimento dos portugueses em Macau (1555-1565),” em *Um porto entre dois impérios: estudos sobre Macau e as relações luso-chinesas* (Macau: Instituto Português do Oriente, 1999), 51-102.

238 Blussé, “Brief Encounter at Macao,” 654–58 e 660–63.

239 Foreest e Booy, *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië*, I: 217–21, 254–57. Pieter Walichsz. a Jacob Walichsz., 4-8-1602, em *ibid.*, II: 300-3.

240 Francis R. Bradley, “Piracy, Smuggling, and Trade in the Rise of Patani, 1490-1600,” *Journal of the Siam Society* 96 (2012): 27–50.

Por tudo isto, juntaram-se em pouco tempo outros navios neerlandeses a van Neck em Patane, gerando um fenómeno semelhante ao já ocorrido antes em Banten e no Aceh: o mercado local não se mostrou capaz de satisfazer o acréscimo brusco de procura criado pela chegada de várias embarcações norte-europeias e quem chegava mais tarde arriscava-se assim a ficar de mãos vazias, como aconteceu com Jacob van Heemskerck, aportado à cidade malaia depois de van Neck e dos zelandeses. Esta situação ajuda a explicar que tenha sido van Heemskerck a incumbir-se da represália contra os portugueses pelos acontecimentos de Macau e não o próprio van Neck, que entretanto lograra por fim adquirir uma carga valiosa que não estava disposto a arriscar. Foi isto que deu origem ao último e mais sensacional dos incidentes luso-neerlandeses envolvendo navios das *voorcompangnieën*: a tomada da nau *Santa Catarina*, nos Estreitos de Singapura, em 1603, provavelmente a captura batava mais famosa de sempre de um navio português, de que se tratará mais à frente. Antes, houve, porém, outros episódios a registar, como no Aceh, logo em Janeiro de 1601.

2.5.2. O apaziguamento do Aceh

Vimos já o desfecho sangrento da primeira expedição neerlandesa ao sultanato de Aceh, com o massacre do comandante Cornelis de Houtman e de dezenas dos seus companheiros em 1599. As relações posteriormente compuseram-se, mas houve que esperar dois anos e mais três visitas ao sultanato. O irmão do falecido Cornelis, Frederick de Houtman, ficou, com outros, prisioneiro durante todo este tempo e o seu relato de cativo é uma fonte importante sobre os eventos do período.²⁴¹ A segunda visita deu-se em Julho e Agosto de 1600 e durou menos de duas semanas.²⁴² Jacob Wilckens, comandante de quatro navios, foi alertado pelos cativos em terra do que acontecera com Houtman um ano antes e optou por se retirar de surpresa, rumando a Banten. No caminho, topou com duas velas de outra companhia, capitaneadas por Paulus van Caerden, a quem informou dos perigos de visitarem o Aceh.

²⁴¹ Foi utilizada a versão publicada em Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 64–111.

²⁴² Ibid., 86–87. Coolhaas, “Een bron,” 507–08, 517. Cornelis van Heemskerck a *bewindhebbers*, c. 30–11–1600, em Foreest e Booy, *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië*, II: 206–08.

Van Caerden vinha de Banten, que tivera de deixar por não encontrar carga para os navios.²⁴³ Percorrera a costa oeste de Samatra numa busca vã de um bom porto para comprar pimenta, pelo que, apesar dos avisos de Wilckens, decidiu ir tentar a sorte em Aceh. Aportou lá a 21 de Novembro de 1600, sendo, para seu grande desprazer, recebido de imediato por um batel de um navio português, com um alemão de Hamburgo enviado pelo capitão, Rodrigo da Costa, a dar as boas-vindas aos norte-europeus (de certeza que apenas um pretexto para extrair informações). A embarcação lusa chegara havia pouco de Malaca com um frade franciscano a bordo, enviado por embaixador junto do sultão, Alauddin Riayat Syah Sayyid al-Mukammil. Segundo Frederick de Houtman, o propósito da embaixada era negociar a concessão de uma fortaleza, a troco de apoio do Estado da Índia na conquista do sultanato rival de Johor.

Apesar das desconfianças, as conversações iniciais com o sultão parecem ter corrido bem, embora os neerlandeses não deixassem de notar com desagrado o que viam como a influência crescente do embaixador franciscano na corte. Cerca de um mês depois da sua chegada, porém, um punhado dos sobreviventes da expedição de Houtman mantidos em cativeiro em Pedir lograram evadir-se e juntar-se aos seus conterrâneos, trazendo rumores de conjuras dos achéns com os portugueses para atacar os norte-europeus. Van Caerden nem por isso quis romper com o sultão e acedeu até a avançar-lhe parte do pagamento da pimenta que negociava. Contudo, quando Frederick de Houtman, um dos cativos evadidos, foi detido uma segunda vez numa ida a terra, fortaleceu-se entre os seus companheiros a convicção de que tinham de estar preparados para largar do porto em maus termos, para o que planearam tomar os navios ancorados a fim de indemnizar-se do pagamento já avançado. A acção foi sendo adiada para tentar ainda a libertação de Houtman e de outros cativos que restavam e também porque se notou que os navios ancorados não apresentavam ainda carga bastante para valer a pena embargá-los. A 12 de Janeiro de 1601, por fim, julgou-se que havia chegado o momento de avançar e capturou-se nove embarcações fundeadas no porto: três “rumes” (isto é, oriundas do Médio Oriente), três guzerates, duas bengalis e o navio português já referido de Rodrigo da Costa. Foram feitos cem cativos ao todo, que se depôs depois em terra. Já aos navios foi posto fogo, começando pelo português, após o que se largou para Banten.

243 Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato III, 1–16. Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 89–96. Coolhaas, “Een bron,” 494–504. CDNI, 19-20.

Houve que esperar por Agosto de 1601 para que navios neerlandeses tentassem outra vez uma aproximação ao sultanato.²⁴⁴ Uma expedição zelandesa de quatro velas comandada por Gerard Le Roy e Laurens Bicker aportou a Aceh, trazendo uma carta do *stadhouder* Maurício de Nassau para Alauddin Riayat Syah Sayyid al-Mukammil, redigida em castelhano. Maurício era o que de mais parecido havia nas Províncias Unidas para apresentar aos soberanos asiáticos como um príncipe e, na missiva, deu a versão batava dos incidentes de 1599 que haviam redundado na morte de Cornelis de Houtman e dos seus companheiros.²⁴⁵ Imputou os mesmos exclusivamente às difamações dos portugueses e afirmou confiar que os homens de Houtman feitos cativos teriam sido bem tratados, como o haviam sido os súbditos do Aceh detidos em resposta e trazidos para a Europa, de onde voltavam agora com aquela expedição. Declarou ainda estar há mais de trinta anos em guerra com o rei de “Espanha”, como soube que o estavam os portugueses com Aceh, a mando do mesmo rei, pedindo-lhe por isso que não cresse em nada do que eles lhe dissessem.

Surpreendentemente, a carta encontrou uma recepção favorável. Os neerlandeses foram bem recebidos e soltou-se os cativos que restavam. Autorizou-se-lhes ainda o estabelecimento de uma feitoria em Aceh e enviou-se um embaixador às Províncias Unidas a fim de firmar uma aliança com o sultanato. A única queixa dos recém-chegados prendeu-se com os altos preços de pimenta encontrados, que se presume, porém, que terão correspondido apenas ao funcionamento do mercado e não a qualquer má vontade do sultão. Não é de crer que fosse apenas a diplomática carta do *stadhouder* a mudar a disposição do soberano. O desafortunado Frederick de Houtman, devolvido ao cativeiro depois da partida dos navios de Paulus van Caerden, descreveu, no seu relato, uma série importante de eventos ocorridos entre a largada de van Caerden e a chegada de Le Roy e Bicker: por um lado, três navios portugueses vindos de Bengala haviam aportado ao sultanato com cargas de arroz e algodão, confirmando o vigor dos laços comerciais existentes então entre os dois antigos inimigos; por outro, haviam surgido no porto um navio e uma fusta lusos desgarrados, que não vinham, ao contrário dos outros, em viagem mercantil e que alertaram o sultão para riscos que, reais ou imaginários, relançaram a desconfiança sobre a sua relação com Estado da Índia.²⁴⁶ As

244 Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 108-10, 138-42.

245 Príncipe Maurício de Nassau a sultão de Aceh, 11-12-1600, em *ibid.*, 132-35. Para a réplica do sultão a Maurício, ver *ibid.*, 136-37.

246 *Ibid.*, 105-08.

duas embarcações integravam uma grande armada enviada de Goa à Ásia do Sueste em 1601 sob o comando de André Furtado de Mendonça, com ordens para fazer aquilo que a armada de Lourenço de Brito em 1597 tinha deixado por fazer: expulsar os neerlandeses da região e punir os poderes asiáticos que os acolhessem.

Estava previsto que a primeira escala desta armada fosse Malaca, mas os navios dispersaram-se por volta de Ceilão, levando à paragem no Aceh das duas embarcações extraviadas. A notícia da presença próxima de um contingente naval de tais proporções inquietou o sultão, que temeu um plano para tomar pela força aquilo que vinha tentando negociar diplomaticamente com o frade embaixador: a fortaleza de “Lubbock”. Veremos à frente que as suspeitas eram fundadas, pois a intenção, pelo menos, existiu. Por isso, apesar de se ter tido o cuidado de receber bem os portugueses dos navios extraviados, reforçou-se as defesas da fortaleza e convocou-se as tropas dos reinos vassalos próximos de Pedir e Pacém.²⁴⁷ Não ajudou que os dois navios lusos, depois de partir, tentassem tomar, ao largo do porto, um navio vindo do Mar Vermelho, forçando a fortaleza a intervir em sua defesa, disparando sobre eles. Irritado com este acto de violência, o sultão apreendeu as armas de todos os mercadores portugueses estantes no porto, colocando-os sob vigilância. Voltou a ter o cuidado de receber bem outro navio extraviado da armada de André Furtado, que aportou pouco depois, mas a desconfiança estava instalada.

Era esta a situação quando Le Roy e Bicker chegaram a Aceh em Agosto de 1601, o que ajuda a explicar a rapidez da reconciliação com o sultanato e o interesse deste em estabelecer uma aliança formal com as Províncias Unidas. Assim, pode dizer-se que, naquela que foi a primeira consequência da empresa de André Furtado de Mendonça na Ásia do Sueste, ela repetiu o destino da desastrada armada de Lourenço de Brito em Banten poucos anos antes: iniciativas pensadas para forçar poderes asiáticos a antagonizar os neerlandeses tiveram o efeito oposto de sanar desavenças já existentes entre os neerlandeses e os mesmos poderes asiáticos, lançados assim de novo nos braços dos batavos pelas intenções belicosas dos portugueses.

Para além de assustar e alienar o Aceh à sua chegada à Ásia do Sueste, a expedição de André Furtado de Mendonça à região teve uma história rica em acontecimentos que será tratada à frente. Antes, porém, há que descrever o destino dos

²⁴⁷ Que mandou depois regressar para vigiar as suas terras, quando soube da presença nas vizinhanças de uma armada de Johor que temeu pudesse estar em conluio com os portugueses.

quatro navios zelandeses depois da sua bem sucedida estadia no Aceh. Já vimos que os preços encontrados foram altos, o que fez com que apenas dois deles pudessem regressar logo à Europa (e veremos que mesmo estes não levaram uma carga satisfatória por aí além). Os outros dois permaneceram na Ásia, rumando a Banten em busca de um piloto que os levasse a Patane, cujas oportunidades de negócio desejavam explorar.²⁴⁸ Tiveram, contudo, de evitar o porto javanês, onde encontraram a armada de André Furtado. Perto do Bornéu, voltaram a avistá-la e tomaram-lhe um navio pequeno – um bantim – com uma carga de mantimentos e quarenta homens a bordo, dos quais só sete eram portugueses. O destino dado à embarcação e à sua tripulação não é muito claro, embora pareça que foram deixados nas Celebes. Depois de uma volta mal conhecida pelo arquipélago malaio-indonésio que incluiu uma estadia em Amboíno, os dois navios conseguiram por fim alcançar Patane. Encontraram lá o já nosso conhecido Jacob van Neck, o primeiro neerlandês a visitar aquele porto malaio-siamês, ao vir de Macau, onde, como se contou já, os portugueses lhe haviam aprisionado e executado alguns dos seus homens. Em Patane, depois de um périplo de meses, os zelandeses conseguiram por fim uma carga satisfatória e puderam assim encetar a viagem de retorno às Províncias Unidas.

Quanto aos dois navios que antes haviam regressado logo do Aceh à Europa, tiveram, ao escalar Santa Helena, um encontro inesperado que se revelou bastante compensador. Como antes, em 1600, as duas embarcações da segunda expedição de Houtman haviam, ao voltarem do Aceh, encontrado e investido na mesma Santa Helena uma nau da Carreira da Índia, a *São Simão*, estes dois navios, o *Zeelandia* e o *Langebark*, já em 1602, depararam-se na ilha atlântica com outra embarcação portuguesa, que não tardaram em atacar. Ao contrário do que sucedera dois anos antes, porém, desta vez levaram a melhor e o vaso luso, um galeão com o nome de *Santiago*, acabou capturado.

248 Ibid., 144-48.

2.5.3. A captura do *Santiago* em Santa Helena (1602)

O galeão *Santiago* foi o primeiro navio da Carreira da Índia perdido no seguimento de um ataque neerlandês.²⁴⁹ Havia partido para a Ásia em 1601 como a embarcação capitânia de uma armada extraordinária de auxílio enviada a par da armada regular, a primeira de uma série de esquadras do mesmo género mandadas ao Oriente nas três primeiras décadas do século XVII. Estas chamadas *armadas de socorro* caracterizavam-se por terem um capitão-mor próprio, serem compostas por navios listados geralmente como galeões e não como naus e destinarem-se a ficar no Índico e não a voltar logo no ano seguinte, como as armadas ordinárias. O objectivo tanto da esquadra de 1601 como das suas sucessoras era reforçar os contingentes navais do Estado da Índia para fazer frente à irrupção dos norte-europeus nos mares da Ásia. Representavam um regresso à primeira metade do século XVI, quando Lisboa expedira regularmente reforços navais para a Índia, o que, na segunda metade de Quinhentos, já só acontecera esporadicamente. Este retorno aos socorros metropolitanos no século XVII enfrentou, porém, problemas desde o início, como a história da armada do *Santiago* começou logo a mostrar.

Para além do galeão capitânia, a armada compunha-se de mais cinco embarcações, todas denominadas também como galeões. Estes seis navios não eram de fabrico português, mas castelhano, ou, melhor dizendo, basco. Faziam parte de um corpo de doze galeões mandados construir na Biscaia e em Guipúzcoa em 1598-1599. Filipe III ordenara logo no fim de 1599 a transferência de seis deles para as forças do reino de Portugal, a fim de servirem na Carreira da Índia, mas a ordem só foi cumprida em 1601.²⁵⁰ Estava-se com isso a dar cumprimento a um pedido de Agosto de 1599 dos governadores de Portugal, que haviam solicitado o auxílio castelhano para o socorro à

249 Para a história da captura deste galeão, ver Bernardo Gomes de Brito, ed., *História Trágico-Marítima*, vol. II (Lisboa: Edições Afródite, 1972), 735–815. Francesco Carletti, *Voyage autour du Monde de Francesco Carletti (1594-1606)*, ed. Paolo Carile (Paris: Éditions Chandeigne, 1999), 267–84. Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 138–44. O relato da *História Trágico-Marítima* foi escrito por Melchior Estácio do Amaral, que não assistiu aos acontecimentos, mas esteve à frente da devassa que se mandou tirar do sucedido. O de Francesco Carletti é da autoria de uma testemunha directa da captura, um mercador italiano que seguia a bordo do navio. O relato neerlandês, muito mais curto, é parte da acta do relatório apresentado pelos captores à chegada à Zelândia. Para um tratamento mais detalhado do episódio, aqui apenas resumido, ver Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 78–92. Reproduzido também em Murteira, “A captura do galeão Santiago em 1602,” *Revista de Cultura - International Edition* n° 26 (2008): 96–105.

250 C.R. Boxer, “The Papers of Martin de Bertendona, A Basque Admiral of Spain’s Golden Age, 1586-1604,” *The Indiana University Bookman* n° 10 (1969): 3–23 [15-16].

Ásia que já estavam então a planear.²⁵¹ Não há dúvida de que, quando se procedeu à transferência, se pensava destinar todos os seis vasos de guerra ao uso no Índico. Nenhum acabou, porém, por cumprir este objectivo. Na carta régia que comunicava ao vice-rei em Goa o envio dos galeões, frisava-se já que apenas três deles poderiam permanecer ao serviço na Ásia.²⁵² Os outros regressariam com as três naus da armada ordinária, pois queria-se ter seis navios para voltar com carga e não se conseguira aprestar mais que três naus para o efeito. A situação piorou ainda mais depois da viagem para a Índia, que correu bastante mal. Quer as três naus da armada regular, quer os seis galeões da armada de socorro partiram de Lisboa em datas desaconselhadamente tardias: cinco dos galeões a 10 de Abril, duas das naus a 20, um galeão e uma nau retardatários a 27. Devido ao adiantado das datas, cinco dos navios arribaram e apenas quatro dos galeões partidos menos tarde dobraram o Cabo da Boa Esperança. Como um deles naufragou depois na Ilha de Socotorá, no Índico Ocidental, chegaram apenas três à Índia, ou seja, metade da armada de socorro, desacompanhada de qualquer das velas da armada regular.²⁵³ O número reduzido de navios que conseguiram assim chegar nesse ano à Índia impossibilitou a manutenção de qualquer deles lá, face à necessidade de expedir o máximo possível de carga para Portugal.

O descaminho completo deste primeiro plano seiscentista para reforçar navalmente o Estado da Índia a partir da metrópole teve que ver, portanto, com a carência de meios para garantir o tráfego ordinário da Carreira da Índia e com o alto número de viagens falhadas na rota. Não se tratava de problemas pontuais, mas de males estruturais da Carreira que vinham de trás e se continuarão a manifestar nas décadas seguintes. Teremos várias ocasiões de verificar que, se já a deixavam mal equipada para garantir o seu funcionamento rotineiro, a habilitavam ainda pior para lidar com o esforço adicional requerido para socorrer militarmente os domínios portugueses da Ásia.

O *Santiago* foi um dos três galeões que conseguiu chegar à Índia em 1601, partindo depois de Goa para o reino no dia de Natal, com cerca de trezentas pessoas a

251 Governadores de Portugal a rei, Agosto de 1599, transcrito em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 43.

252 Carta régia a Aires de Saldanha, vice-rei da Índia, Madrid, 14-3-1601, transcrita em *ibid.*, II: 62–66.

253 Brito, *História Trágico-Marítima*, II: 738.

bordo.²⁵⁴ Dois factos foram determinantes para a sua captura posterior. O primeiro foi ter largado sobrecarregadíssimo. Sabe-se que isso era frequente nos navios da Carreira da Índia na torna-viagem, mas o galeão terá sofrido particularmente com a circunstância, pois, sendo feito para “as armadas do reino”, era “franzino para carregar”. A falta nesse ano das grandes naus das armadas regulares contribuiu de certeza para a situação, que era tal que teve de se começar a alijar fazenda logo no princípio da viagem, ainda com bom tempo. O excesso de carga do galeão não só constrangeu muito a sua mobilidade em combate, como, pelo atravancamento do espaço a bordo, prejudicou a disposição da artilharia e dificultou o seu manuseamento. As vantagens que, em princípio, deveriam advir de se tratar de um navio mais adequado à guerra foram assim neutralizadas pelas suas insuficiências enquanto embarcação de carga, pelo menos em comparação com as grandes naus da Carreira.

O segundo facto determinante para a captura foi o navio ter seguido viagem sozinho e com ordens expressas para se reunir em Santa Helena aos outros dois galeões, partidos não de Goa, mas de Cochim. O ataque à *São Simão* em 1600 não havia chegado para mudar as instruções em vigor para a torna-viagem desde 1594, que, como vimos já, mandavam parar na ilha ao vir da Índia. Por trás da insistência da Coroa na escala, estava a preocupação em garantir a chegada em grupo dos navios às águas açorianas e à costa portuguesa, onde se temiam, como sempre, ataques ingleses. Que tais receios eram fundados, mostra-o o destino da *São Valentim*, uma nau partida da Índia em 1600, invernada em Moçambique e capturada por ingleses em Sesimbra em Junho de 1602 – perto da altura provável de chegada do *Santiago*, caso tivesse tido uma viagem sem problemas. Só que fazer de Santa Helena o lugar de reunião da armada expunha igualmente as embarcações a encontros desagradáveis, como o atestava o caso da *São Simão*. Ciente disso, a gente a bordo, depois de dobrar o Cabo da Boa Esperança, instou com veemência o capitão-mor, António de Melo e Castro, a evitar a ilha, dado que, para mais, haveria no galeão mantimentos bastantes para chegar a Lisboa sem escalas. O instado concordou que seria o mais desejável, mas declarou-se impossibilitado de desobedecer ao regimento, limitando-se a mandar preparar o navio para combate.

Quando os portugueses chegaram a Santa Helena, a 14 de Março, depararam, como temiam, com navios neerlandeses. A 6 de Março, tinham aportado à ilha os já

254 Ibid., II: 739.

mencionados *Zeelandia* e *Langebark*, vindos do Aceh, juntando-se-lhes alguns dias depois o *Witte Arend*, de outra companhia, vindo provavelmente de Banten. Prestes a partir, os dois primeiros tinham, a pedido do último, acedido a prolongar um pouco a escala, garantindo, sem saber, o seu encontro com o galeão, que foram os únicos a atacar (o *Witte Arend* não passou de um espectador do combate). Tal como aqueles que haviam atacado o *São Simão* dois anos antes, eram zelandeses regressados de uma viagem ao Aceh comercialmente insatisfatória. Apesar de haverem conseguido o êxito diplomático que vimos, ao reparar as relações com o sultão, encontraram preços de tal maneira altos que apenas dois em quatro navios tinham tido carga para voltar à Europa. Francesco Carletti – um passageiro italiano do galeão que seguiu depois com os captores para as Províncias Unidas – afirmou que só a tomada do *Santiago* impediu os investidores na viagem de perder dinheiro.²⁵⁵

Tal como em 1600, os resultados comerciais decepcionantes da expedição constituíram com toda a probabilidade um estímulo de peso para atacar o navio português, que deve ter aparecido aos olhos dos zelandeses como um remédio providencial de última hora. Sucedia, porém, que não estavam formalmente autorizados a atacá-lo sem provocação prévia: mencionou-se atrás como a expedição de Olivier van Noort, de 1598, era a única de que se conhecia documentos das autoridades neerlandesas permitindo-lhe a prática do corso; esta expedição zelandesa é, pelo contrário, a única de que se conhece proibições escritas de atacar outros navios a não ser em autodefesa (embora já tenhamos visto também que é claro que proibições do mesmo género existiram para outras).²⁵⁶ Face a isto, foi um tiro do galeão disparado primeiro que acabou por fornecer o pretexto para o assalto. Existem três versões dos factos, algo divergentes entre si, como seria de prever.

O relato neerlandês dos acontecimentos – um documento oficial – descreve como se despachou um batel para junto do galeão com mensagens amistosas, que foram respondidas com rudeza por portugueses. O *Langebark* aproximou-se em seguida do

255 Carletti, *Voyage autour du Monde*, 141–42, 302.

256 A *commissiebrief* do capitão do *Langebark* proibia-o de atacar quem quer que fosse – fosse de que nação, qualidade ou condição fosse – a não ser que lhe tentassem impedir a navegação e o tráfico, infligir danos ou roubar, caso em que ficava autorizado a fazê-lo com todos os meios ao seu alcance (determinava ainda que quaisquer bens de que se apoderasse no processo deveriam ser trazidos às Províncias Unidas, onde teriam de ser aprovados enquanto presas legítimas). Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 130–31. Note-se que os portugueses não estavam limitados por restrições equivalentes, tendo o seu capitão-mor licença para tomar a ofensiva contra quaisquer neerlandeses que encontrasse. Brito, *História Trágico-Marítima*, II: 741–42.

Santiago, renovando os cumprimentos e votos de amizade, a que se replicou desta vez com tiros, suscitando protestos escandalizados, em português, dos alvejados. Isto não impediu a continuação dos disparos, que acabaram por fazer dois mortos e um ferido grave, tornando inevitável uma resposta.²⁵⁷

O relato português, de Melchior Estácio do Amaral, confirma que foi o galeão a disparar primeiro, mas porque os outros navios vinham ao seu encontro “com bandeiras, e galhardetes largos, tocando trombetas, com toda a artilharia abocada, e a gente coberta, que são sinais claros de batalha”, não convindo deixar o mais adiantado deles aproximar-se mais. Refere ainda que a resposta ao primeiro tiro português foi imediata.

O italiano Carletti corrobora, no fundamental, a versão de Estácio do Amaral, mas com a diferença importante de que critica a exaltação e precipitação dos portugueses, que teriam cedido facilmente às provocações dos neerlandeses, aos ouvidos dos quais diz que o tiro soou provavelmente como “une invitation par trop conforme à leur désir de combattre et qu’ils avaient sans doute attisée de cette manière pour mieux nous capturer”.²⁵⁸ Parece claramente a descrição mais honesta e crível do sucedido.

O essencial dos acontecimentos posteriores resume-se em poucas linhas. O *Santiago* e o *Langebark* começaram, ancorados, a trocar tiros por volta das oito horas da manhã, não tardando o *Zeelandia* em juntar-se ao combate, que durou até à noite.²⁵⁹ Os portugueses decidiram então cortar amarras e deixar a ilha, mas foram alcançados de dia, no alto mar, pelos neerlandeses, que os bombardearam até ao pôr-do-sol. No dia seguinte, a luta continuou e, com o galeão com as bombas entupidas com pimenta extravasada e a ponto de se afundar, um motim a bordo forçou a sua rendição, contra a vontade do capitão-mor. A tripulação e passageiros foram distribuídos pelos vasos neerlandeses, seguindo em cativeiro numa viagem de vinte e dois dias até à Ilha de Fernando de Noronha, perto do Brasil. Aí, os novos donos do *Santiago* gastaram mais de um mês a repará-lo, após o que seguiram viagem para a Europa, deixando na ilha a gente do navio tomado com uma embarcação improvisada que lhes fabricaram e com a qual alguns deles conseguiram ir buscar socorro ao Brasil. O valor do saque do galeão

257 Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 142–43.

258 Segundo diz, o fatal primeiro tiro disparado contra os neerlandeses não teria sido dado por ordem do capitão-mor, resultando antes de um assomo do piloto, no meio da exaltação geral. Carletti, *Voyage autour du Monde*, 271.

259 Brito, *História Trágico-Marítima*, II: 750. Unger, *De oudste reizen van de Zeeuwen*, 143.

foi avaliado em um milhão e meio de florins, uma soma altíssima.²⁶⁰ Não se sabe ao certo o número dos mortos em combate, mas concluiu-se, à chegada a Fernando de Noronha, pelo falecimento de quarenta dos trezentos portugueses na luta e noutros incidentes relacionados com a captura (houve mortes não só aquando da contenda, mas também durante os vinte e dois dias de cativo no mar, em condições muito penosas).²⁶¹ Os mais destes mortos eram escravos.

O combate do *Santiago* com os dois navios zelandeses, terminado com a tomada do galeão, não se distingue apenas dos recontros inconsequentes em Santa Helena de 1597 e 1600. Veremos que, em 1613 e 1625, outros navios portugueses foram atacados por embarcações neerlandesas casualmente encontradas na ilha, sempre sem sucesso. E, no período aqui estudado, o galeão de Francisco de Melo e Castro foi o único navio da Carreira da Índia capturado por neerlandeses na sequência de um encontro casual – todas as outras capturas foram levadas a cabo por esquadras destacadas de propósito para missões de corso. Por tudo isto, a tomada do *Santiago* aparece como um acontecimento atípico. O episódio encerra o que se pode chamar a primeira fase da história dos encontros de embarcações da Carreira da Índia com vasos das Províncias Unidas, caracterizada por encontros casuais em Santa Helena ou perto, durante a viagem de retorno à Europa. Depois da perda do galeão, a Coroa decidiu finalmente voltar a proibir a escala na pequena ilha atlântica e, embora a proibição não tenha sido sempre respeitada, não se verificaram mais destes encontros casuais durante a primeira década do século XVII, nem em Santa Helena, nem em nenhum outro lugar.²⁶²

260 Loo, “For Freedom and Fortune,” 184.

261 Deram-se também vários afogamentos num episódio mal esclarecido, ocorrido, segundo uma versão, aquando da transferência acidentada dos portugueses para bordo dos navios neerlandeses depois da captura, segundo outra, durante um acesso de pânico provocado pelo naufrágio aparente do galeão já depois de tomado. Brito, *História Trágico-Marítima*, II: 771-74, 779. Carletti, *Voyage autour du Monde*, 278.

262 Carta régia a D. Martim Afonso de Castro, vice-rei da Índia, Valhadolid, Março de 1604, transcrita em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 100. Carta régia a bispo de Leiria D. Pedro de Castilho, vice-rei de Portugal, 21-3-1606, publicada em Maria Emília Madeira Santos, “O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620,” *Revista da Universidade de Coimbra* XXXII (1985): 121–59 [148-49].

2.5.4. A expedição de André Furtado Mendonça: falhanço duplo em Banten e em Maluku

Vimos até agora os contactos que as primeiras expedições neerlandesas à Ásia tiveram com portugueses, quase sempre hostis, mas resultantes também quase sempre de encontros acidentais, não programados. No entanto, já foram referidos igualmente o envio da mal sucedida armada de Lourenço de Brito a Banten em 1597, a passagem pelo Aceh de alguns navios transviados da expedição de André Furtado de Mendonça à Ásia do Sueste e, por fim, os seis galeões de socorro despachados de Portugal em 1601 – tudo iniciativas programadas com objectivos claramente antineerlandeses. É altura de tratar em maior detalhe das medidas tomadas neste sentido. Logo em 1595, ano em que Cornelis de Houtman partiu na sua primeira viagem à Ásia, seguiram de Lisboa ordens para Goa para atacá-lo caso ele chegasse ao seu destino.²⁶³ Vimos depois a derrota sofrida em Banten pela armada de Lourenço de Brito, mandada em 1597 de Goa a punir quem havia recebido Houtman. Em 1598, preparou-se de Lisboa o envio directo de uma nau a Malaca para ajudar na guerra que se queria que o Estado da Índia movesse contra os neerlandeses partidos nesse ano em grandes números para o Oriente.²⁶⁴ Contudo, o já referido bloqueio inglês de Lisboa de 1598 impediu a largada de qualquer navio para a Ásia nesse ano e o projecto de expedir socorros directamente do reino para a Ásia do Sueste não foi retomado nos anos seguintes.

O que vimos que se fez foi mandar em 1601 os seis galeões adquiridos na Biscaia à Índia, com os maus resultados descritos atrás: nenhum dos seis vasos de guerra “tirados” ao reino de Castela – de certeza que contra uma forte resistência castelhana – para reforçar os contingentes navais portugueses na Ásia cumpriu afinal esse objectivo. Os galeões, contudo, eram apenas um reforço para a empresa que a Coroa mandara preparar desde o ano anterior, 1600, e que acabou por se levar a cabo sem eles. Aires de Saldanha, o vice-rei partido para a Índia em 1600, levava por missão principal organizar uma grande expedição punitiva na Ásia do Sueste contra os

263 As instruções foram decididas e dadas pelos governadores do reino, sem consulta ao rei. Informados dos Países Baixos da expedição pouco antes da armada anual da Carreira da Índia largar, sentiram que a urgência do aviso os dispensava de autorização régia, que, a ser pedida, atrasaria em princípio o envio da ordem num ano (até a resposta chegar de Madrid, a armada teria partido entretanto). Diogo Velho a Matias de Albuquerque, vice-rei da Índia, Lisboa, 27-3-1595, transcrito em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 23.

264 Regimento para Cosme de Lafeta, Lisboa, 17-3-1598, transcrito em *ibid.*, II: 39–41.

neerlandeses e quem os acolhesse.²⁶⁵ O rei desejava que fosse o próprio vice-rei a comandá-la e talvez o facto de ele ter servido antes como capitão de Malaca haja por isso contribuído para a sua nomeação. Na Ásia, porém, Aires de Saldanha preferiu delegar a tarefa em André Furtado de Mendonça, um cabo de guerra famoso que se distinguira previamente no combate aos muçulmanos malabares de Calecute.²⁶⁶

André Furtado largou de Goa em Abril ou Maio de 1601 com cinco galeões, a que se juntou um galeão ou nau de Cochim e depois dois galeões em Malaca.²⁶⁷ Levava também uma grande galé e cerca de vinte galeotas ou fustas, que ficaram quase todas pelo caminho na sequência de um temporal perto de Ceilão. Teria, entre tropas e tripulações, levado da Índia entre 3 200 e 3 300 homens e provisões para oito meses. A primeira escala foi Malaca, onde o extravio dos navios ligeiros em Ceilão foi compensado em parte por alguns que se rejuntaram à armada e por outros incorporados no contingente na praça luso-malaia. Embora se saiba que se pensava aproveitar a expedição para desbloquear pela força as negociações em curso com o Aceh sobre a concessão de uma fortaleza, o primeiro alvo escolhido da armada foi Banten.²⁶⁸ Umas instruções para a empresa enviadas de Portugal fora de tempo avisavam já que não se deveria contar com a possibilidade de reabastecer a armada em Malaca, sempre falta de

265 Carta régia a Aires de Saldanha, vice-rei da Índia, Madrid, 14-3-1601, transcrita em *ibid.*, II: 62–66.

266 Sobre a figura de André Furtado, ver o estudo clássico de Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*. Sobre a expedição de André Furtado à Ásia do Sueste, ver sobretudo: André Furtado de Mendonça a Padre Nicolau Pimenta, Amboíno, 10-5-1602, publicado em *ibid.*, 117–22. Carta régia, Lisboa, 15-2-1603, publicada em *ibid.*, 165–71. André Furtado Mendonça a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Amboíno, 1-5-1602, publicado em Francisco Colín, *Labor evangélica de los obreros de la Compañía de Jesús en las Islas Filipinas*, ed. Pablo Pastells (Barcelona: Imprenta y Litografía de Henrich y Compañía, 1904), 344, nota 1. António Brito Fogaça a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Cavite, 14-10-1602, publicado em *ibid.*, 345, nota 1. André Furtado Mendonça a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Ternate, 25-3-1603, publicado em *ibid.*, 348–49, nota 1. Gallinato a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Tidore, 24-5-1603, publicado em *ibid.*, 349–53, nota 1. Padre Brício Fernandes a Aires de Saldanha, vice-rei da Índia, Amboíno, 1-5-1602, em DM, II: 551–71. Perry Moree, ed., *Dodo's en galjoenen - de reis van het schip Gelderland naar Oost-Indie, 1601-1603* (Zutphen: Walburg Pers, 2001), 63–133, 148–52. Coolhaas, “Een bron,” 466–92.

267 Sobre a composição da armada de André Furtado, ver carta régia, Lisboa, 15-2-1603, publicada em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 165–171 [165–167]. Aires de Saldanha, vice-rei da Índia, a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Goa, 5-5-1601, publicado em Colín, *Labor Evangélica*, 344, nota 1. António Brito Fogaça a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Cavite, 14-10-1602, publicado em *ibid.*, 345, nota 1. Moree, *Dodo's en galjoenen*, 93–94. Coolhaas, “Een bron,” 478–79.

268 Arcebispo de Goa a rei, Goa, 6-4-1603, publicado em Pinto, *Portugueses e malaiois*, 285–86. Carta régia, Lisboa, 20-2-1603, publicada em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 158–60. Padre Nicolau Pimenta a Padre Claudio Acquaviva, Margão, 1-12-1601, em DM, II: 529–31. Tinham assim razão de ser os receios do sultão de Aceh relatados por Frederick de Houtman, conforme descrito atrás.

mantimentos.²⁶⁹ A previsão revelou-se acertada e como, para mais, alguns dos géneros trazidos da Índia se haviam molhado, André Furtado, depois de deixar Malaca, em Setembro de 1601, teve de parar em Palembang, em Samatra, para adquirir mais provisões. Aqui, além dos mantimentos, tentou sem sucesso negociar uma aliança para Banten. Se falhou nesse objectivo, conseguiu, no entanto, estabelecer contactos com aliados potenciais na própria Banten, onde acordou conluiar-se com uma facção que aspirava ao poder no ataque à cidade, que estaria defendida por trinta mil homens.²⁷⁰ Nos últimos dias de Dezembro, quando o ataque estava em preparação, surgiram, contudo, no porto javanês cinco navios neerlandeses vindos da Europa que deitaram tudo a perder.²⁷¹

Os neerlandeses eram comandados por Wolfert Harmensz.²⁷² Informados por uma embarcação chinesa da presença da armada no porto, escolheram dar-lhe batalha, invocando os danos que uma conquista portuguesa de Banten traria à sua companhia e às Províncias Unidas em geral.²⁷³ Contavam com cinco velas: três navios grossos entre as 260 e as 500 toneladas; dois *jachten*, um de 50 e outro de 130 toneladas.²⁷⁴ André Furtado tinha do seu lado mais do dobro dos navios de alto bordo: oito galeões, todos eles de tonelagem acima das 500 toneladas do maior dos vasos contrários. Só a sua capitânia deslocava mais toneladas (1 600) que todos os oponentes combinados (1 340). A desproporção não se repetia, todavia, no número de peças de fogo por embarcação: a capitânia e a vice-capitânia neerlandesas eram os navios mais artilhados, com 18 peças cada uma, contra 16 das suas congéneres portuguesas. Os três navios grossos batavos transportavam uma média de 16,6 peças por embarcação, contra uma média de 13 nos galeões. Harmensz queixar-se-ia de ter partido das Províncias Unidas mal armado e veremos que houve recontros em que o desequilíbrio entre a artilharia empregue pelos dois lados foi superior. De qualquer forma, o combate seguiu um padrão que se tornaria

269 Carta régia a Aires de Saldanha, vice-rei da Índia, Madrid, 14-3-1601, transcrita em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 62–66 [62]. As instruções foram expedidas em 1601, na presunção ainda de que a expedição seria comandada pelo próprio vice-rei. Aires de Saldanha não só se esquivou de comandar ele próprio a armada, como a despachou em Abril ou Maio de 1601, antes de as receber.

270 André Furtado de Mendonça a Padre Nicolau Pimenta, Amboino, 10-5-1602, publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 117–22 [117–18].

271 Antes disso, a armada avistou ainda os dois navios zelandeses da expedição de Gerard Le Roy e Laurens Bicker que vinham do Aceh e lhe fugiram, capturando-lhe antes um navio ligeiro desgarrado, conforme descrito atrás.

272 Sobre esta expedição, ver Moree, *Dodo's en galjoenen*.

273 Coolhaas, “Een bron,” 471.

274 Ibid., 478–80.

familiar. As embarcações norte-europeias combinaram o seu maior poder de fogo com outra vantagem importante: uma mobilidade marcadamente superior, que, segundo os portugueses, lhes permitiu manter-se com facilidade fora do seu alcance.

No primeiro dia de combate, os neerlandeses atacaram dois galeões afastados do corpo da armada. Embora muito castigados pela artilharia, os galeões só sofreram danos no aparelho. O ataque foi feito em formatura em coluna ou em linha de fila, isto é com os navios batavos a avançar em fila e o navio da vanguarda a atacar primeiro, alvejando o galeão a partir da proa e, depois, do flanco, com uma “descarga lateral” (*broadside*) – sendo a operação repetida a seguir pela embarcação que vinha atrás e assim sucessivamente até o último navio da fila, na retaguarda.²⁷⁵ Depois de fustigados deste modo os dois galeões, a vice-capitânia neerlandesa ainda voltou duas vezes à carga sobre o segundo e trocou fogo com a sua congénere portuguesa, acorrida com o resto da armada em socorro dos atacados.²⁷⁶ O resto do contingente naval neerlandês não a acompanhou, devido à explosão de uma peça na sua capitânia. O combate terá durado cerca de cinco horas, após o que o mau tempo lhe pôs termo, tendo os norte-europeus ido refazer-se numa ilha próxima.

Quando os neerlandeses se lançaram sobre os dois galeões, foi com intenção de afastá-los da resto da armada para os tomar. Uma mudança de vento favorável à armada permitiu-lhe, contudo, acorrer aos galeões a tempo de evitá-lo. No dia seguinte (ou dois dias depois), já não conseguiu fazer o mesmo com duas galeotas: uma, com cerca de sessenta homens – cerca de vinte deles portugueses –, rendeu-se sem combate; outra, com dezassete, resistiu, morrendo treze deles na captura por abordagem.²⁷⁷ Os lusos recorreram ainda sem sucesso a navios incendiários, mas não houve mais recontros importantes nos dias seguintes. As explicações desta inactividade divergem: as descrições neerlandesas afirmam que os portugueses se teriam furtado ao combate, as portuguesas que os navios neerlandeses se teriam mostrado inalcançáveis devido à sua ligeireza superior.

275 A manobra é descrita em detalhe por uma fonte neerlandesa: "...sijn wij dicht voor de eene craeck voorby ghelopen, dat wij effen met onse zaem missen mochten, hebben hen sonder spreken de boochstucken ingheleijt ende voort de heele syde. [...] Voorts is den admirael daerop ghevolcht, daernaer Uijtrecht, daernaer den Wachter, daernaer het Duijffken, hebben tsaemen haer boochstucken met haer heele zyde daerin gheleyt, [...] voorts onsen coers vervolgende na dat ander Schip, dat wat voordr lach, hebben datselve mede ingheleyt als het voorste". Ibid., 473-75.

276 Este navio neerlandês, que foi o que viu mais actividade em combate, disparou cerca de cinquenta e um tiros neste primeiro dia de batalha. Ibid., 475.

277 Ibid., 475-76. Padre Brício Fernandes a Aires de Saldanha, vice-rei da Índia, Amboino, 1-5-1602, em DM, II: 551-71 [558-60].

André Furtado e quem viajou com ele manteve que durante os dias de combate com Harmensz. a armada se viu desviada de Banten e arrastada para um ponto onde já não era possível recobrar o porto.²⁷⁸ Tal facto teria precipitado a decisão de seguir para Amboíno, cuja situação se sabia precária. Já os neerlandeses descreveram triunfalmente a partida dos seus inimigos para Amboíno mais como uma fuga (e os seus navios fizeram o que André Furtado disse que os seus já não conseguiriam fazer: voltar a Banten das paragens onde se travaram os combates). Fosse como fosse, o facto é que a expedição punitiva à Sunda se frustrou e se converteu numa expedição de socorro aos portugueses das Molucas. Uma empresa destas era desejada e implorada desde pelo menos a queda do forte de Ternate em 1575. O problema foi que, apesar do extravio do grosso dos navios ligeiros em Ceilão ter até reduzido os efectivos da armada, esta já largara mal provida de Malaca, quer pela corrupção de parte dos mantimentos trazidos da Índia, quer pela falta de géneros na cidade luso-malaia. Estas carências foram parcialmente supridas pela compra de abastecimentos em Palembang e depois na ilha de Sumbawa, durante a viagem para Amboíno, onde se chegou em Fevereiro de 1602. Mesmo assim, estender as operações a uma região remota e dependente do exterior para provisões, era também estender arriscadamente as linhas de abastecimento da expedição.

As mesmas linhas viram-se ainda mais estendidas quando, de Amboíno, se optou depois por ir a Maluku. Naquela, André Furtado passara meses ocupado a reprimir com grande violência os inimigos locais dos portugueses e da comunidade cristã por eles patrocinada. Com a ida a Maluku, pretendia, por um lado, encontrar neerlandeses a quem der combate, pois não havia topado com nenhuns em Amboíno (os únicos de passagem pelo lugar haviam fugido à armada); por outro, tencionava retomar o forte de Ternate, caído em 1575.²⁷⁹ Chegado a Tidore em Setembro de 1602, não sucedeu em nenhum dos dois objectivos, muito devido às dificuldades logísticas que vinham afligindo a expedição desde o início, que não o deixaram quedar-se na região o tempo necessário. Já com falta de provisões, havia despachado de Amboíno pedidos de reforços para Malaca e para Manila. Foi melhor atendido pela última, que lhe enviou mantimentos e um contingente de duzentos homens. Com estes reforços e com os seus

278 André Furtado de Mendonça a Padre Nicolau Pimenta, Amboíno, 10-5-1602, publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 117-22 [117-18]. Padre Brício Fernandes a Aires de Saldanha, vice-rei da Índia, Amboíno, 1-5-1602, em DM, II: 551-71 [560-61].

279 André Furtado de Mendonça a Padre Nicolau Pimenta, Amboíno, 10-5-1602, publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 117-22 [120]. André Furtado Mendonça a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Amboíno, 1-5-1602, em Colín, *Labor Evangélica*, 344, nota 1. Padre Brício Fernandes a Aires de Saldanha, vice-rei da Índia, Amboíno, 1-5-1602, em DM, II: 551-71 [570-71].

homens, montou um cerco de oito meses a Ternate, que levantou depois pretextando falta de munições para ficar mais tempo em Maluku, abandonada por volta de Maio de 1603.²⁸⁰

O destino de regresso de André Furtado foi Malaca, onde se ficou nos anos seguintes. Era o que estava previsto quando partira de Goa, só que no entendimento de que a praça luso-malaia serviria de base à armada de galeões para operações contra os neerlandeses e seus aliados, o que não aconteceu. Veremos que, depois do duplo fracasso da expedição em Banten e em Ternate, as operações ofensivas levadas a cabo por André Furtado quando esteve em Malaca se ficaram por expedições a Johor em armadas de navios ligeiros.

Os missionários jesuítas em Maluku e Amboíno perceberam que o falhanço de André Furtado na região só muito dificilmente poderia ser reparado e Luís Fernandes, superior da Companhia de Jesus em Amboíno, em carta para Roma, pôs à consideração a evacuação da missão.²⁸¹ Os eventos posteriores deram-lhe razão: nada mais foi feito pelo Estado da Índia depois em prol de Amboíno e, em 1605, a fortaleza portuguesa no arquipélago caiu facilmente para os neerlandeses, nunca tentando os lusos nada para a reaver. Tidore foi tomada no mesmo ano e só não sofreu o mesmo destino porque os castelhanos das Filipinas intervieram, reconquistando-a e instalando-se em Maluku, onde lograram manter a presença oficial ibérica mais algumas décadas. Vieram com isto dar razão a um jesuíta italiano da missão de Amboíno, Lorenzo Masonio, que, em 1600, defendera que qualquer empresa militar na região se deveria fazer a partir de Manila e não de Goa, pois de Manila até lá seria só um mês de viagem e de Goa um ano.²⁸² Isto facilitaria não apenas a empresa, como o seu reabastecimento posterior. Que o único apoio significativo a André Furtado tenha chegado por essa via mostra o acerto da observação, como o mostra também a história anterior das iniciativas militares ibéricas na zona desde 1580 – quase todas protagonizadas por Manila, à revelia das distantes e impotentes ou desinteressadas Goa e Malaca.²⁸³

280 André Furtado Mendonça a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Ternate, 25-3-1603, em Colin, *Labor Evangélica*, 348–49, nota 1. Gallinato a D. Pedro de Acuña, governador de Filipinas, Tidore, 24-5-1603, em *ibid.*, 349-53, nota 1.

281 Padre Luís Fernandes a Padre Claudio Acquaviva, Amboíno, 17-7-1603, em DM, II: 626-29.

282 Padre Lorenzo Masonio a Padre Claudio Acquaviva, Amboíno, 30-4-1600, em *ibid.*, II: 487-93 [490-91].

283 *Ibid.*, II: 7*-8*.

2.5.5. Novos aliados: Kandy e a *East India Company*; a captura da *Santo António*

A última expedição de uma *voorcompagnie* a partir para a Ásia largou em Maio de 1601, com três velas.²⁸⁴ Teve uma viagem longa, pois o navio do comandante, Joris van Spilbergen, só chegou a um porto asiático, Batticaloa, em Ceilão, a 31 de Maio de 1602 – após mais de um ano de viagem. Um dos outros dois navios juntou-se-lhe cerca de um mês depois. O terceiro seguiu directamente para o destino programado da expedição, Aceh, onde os outros dois foram ter mais tarde. Antes, porém, Spilbergen estabeleceu um contacto importante em Ceilão, onde foi o primeiro neerlandês a demorar-se mais que o tempo de uma escala fugaz. Batticaloa, na costa oeste cingalesa, confinava com o reino interior de Kandy, o principal inimigo do Estado da Índia na ilha desde o fim do século XVI. Spilbergen recebeu e aceitou um convite para visitar a corte do rei de Kandy, Vimaladharmasuriya I (1591-1604).²⁸⁵ Na entrevista, depois de se discutir inconclusivamente os preços da canela e da pimenta que Kandy teria para oferecer, o comandante disse não ter vindo pelas especiarias, mas para oferecer a amizade do seu príncipe ao rei e os seus serviços contra os portugueses, se o soberano o desejasse.²⁸⁶ Este reagiu com euforia, oferecendo-lhe de imediato toda a canela e pimenta que tinha disponível, embora não fosse muita.²⁸⁷ Esperar por mais implicaria deixar o navio mais tempo que o aconselhável em Batticaloa, porto pouco seguro aquando da iminente monção de leste. Isso não impediu o rei de se despedir de Spilbergen nos melhores termos possíveis – que incluíram uma oferta de uma fortaleza nos seus domínios, no lugar que quisesse.

No regresso a Batticaloa, o comandante teve mais uma ocasião de impressionar favoravelmente o soberano de Kandy. No espaço de cinco dias, os seus batéis capturaram três navios ligeiros portugueses: uma galeota de oitenta toneladas e duas

284 Sobre esta expedição em geral, ver F.C. Wieder, ed., *De reis van Joris van Spilbergen naar Ceylon, Atjeh en Bantam 1601-1604* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1933).

285 Nas fontes lusas, D. João de Áustria, o seu nome cristão antes de abjurar o catolicismo em que fora criado. Jorge Manuel Flores, *“Hum curto historia de Ceylan”*. *Quinhentos anos de relações entre Portugal e o Sri Lanka* (Lisboa: Fundação Oriente, 2001), 71.

286 Wieder, *De reis van Joris van Spilbergen*, 47-50.

287 Sessenta “canastras” foi o que os neerlandeses receberam, já em Batticaloa. O rei confessou não dispor de muita canela para venda, pois a área de cultivo da especiaria concentrava-se no território do antigo reino de Kotte, agora sob domínio português.

“champanas”.²⁸⁸ Não se conhecem os detalhes das capturas, mas é de supor que os neerlandeses estivessem melhor artilhados, pois o maior dos navios tomados, a galeota, contava quarenta e seis homens armados de piques, alabardas, espingardas e duas peças ligeiras (*bassen*), tendo-se deixado mesmo assim apresado por um batel com apenas catorze tripulantes. A carga tomada, de pouco valor, consistia basicamente em areca e alguma pouca canela e especiaria; as três embarcações levavam, juntas, cerca de uma centena de homens, entre portugueses, mestiços e “topazes”. A carga foi usada pelos captores para agradar aos poderes locais, sendo a de uma das champanas ofertada ao soberano de Batticaloa e a da galiota ao rei de Kandy, a par de alguns cativos. As capturas não foram decididas “unilateralmente”, pois teve-se o cuidado de assegurar em segredo a anuência prévia do soberano de Batticaloa. Este fez questão de repreender em público os neerlandeses pelo acto, mas apenas para manter uma aparência de neutralidade face aos portugueses estantes no porto. Sabe-se que os últimos tentaram sem sucesso comprar de volta os navios, sendo também possível que tenham tido mão na fuga ao cativo do capitão aprisionado da galeota, António da Costa Monteiro.

Os neerlandeses registaram com satisfação que a tomada da galeota fora presenciada com agrado pelo alto oficial de Kandy destacado para os acompanhar até Batticaloa (que fora já o primeiro dignitário a ir ao encontro de Spilbergen, antes da sua entrevista com o rei).²⁸⁹ O dito oficial ostentava o lusitaníssimo nome de Manuel Dias, como português renegado que era, um dentre os muitos encontrados pelos norte-europeus nas cosmopolitas hostes de Kandy, a par de vários turcos, árabes e africanos. Segundo a fonte neerlandesa, a captura convenceu Dias de que os homens de Spilbergen eram de facto inimigos do Estado da Índia. Para isso contribuiu decerto o ter-se tratado de um ataque não provocado, distinguindo-o da maioria dos incidentes tratados até aqui: como vimos, o apresamento de navios portugueses em Banten em 1596 e no Aceh em 1601 fora levado a cabo como represália pelo tratamento dos neerlandeses pelos poderes locais; na breve troca de tiros de 1597 em Santa Helena, os portugueses dispararam primeiro; o ataque de Jacob van Neck ao forte luso em Tidore em 1601 deu-se depois da tomada de um navio neerlandês, o *Trouw*, pelos portugueses de Tidore; e os ataques à armada de André Furtado no fim de 1601 fizeram-se sabendo-se que ela fora enviada contra os norte-europeus e quem comerciasse com eles; mesmo no ataque de 1602 ao *Santiago* em Santa Helena houve a necessidade de forçar um pretexto,

288 Ibid., 51-53.

289 Ibid., 46.

provocando os portugueses a dar o primeiro tiro. Veremos ainda que na tomada posterior da *Santa Catarina* nos Estreitos de Singapura, em 1603, se teve também de encontrar previamente uma fundamentação jurídica para o acto, baseada na execução dos homens de Jacob van Neck em Macau, declarada ilegal.

Comparável aos assaltos em Ceilão, no que a ataques a portugueses diz respeito, só a investida de 1600 contra o *São Simão* em Santa Helena e a colaboração de Steven van der Hagen no cerco a Amboíno, também em 1600. Deve-se-lhes juntar a actuação em Manila contra os castelhanos de Olivier van Noort. Vimos que este largara para a sua viagem autorizado a praticar o corso sem provocação contra ibéricos, pois fora investido da única autorização oficial conhecida para tal concedida a uma *voorcompagnie*. Vimos também que os Estados-Gerais proclamaram no fim de 1599 uma *commissie* para “uso geral” autorizando o corso contra os súbditos de Filipe III nas Índias Ocidentais e Orientais, de que Spilbergen deve ter beneficiado. Fosse como fosse, no seu comportamento abertamente predatório divergiu da maior parte dos seus predecessores, quase sempre constrangidos por instruções restritivas. Em Aceh, para onde seguiu, encontrou, na pessoa do inglês James Lancaster, alguém tão livre de peias como ele no tocante ao corso contra ibéricos. Quando ambos constaram que a pimenta à venda em Aceh era pouca e cara, isso permitiu-lhes unirem-se para irem às presas nos Estreitos de Malaca.

O aliado providencial encontrado por Spilbergen no Aceh era o comandante da primeira expedição à Ásia da recém-fundada *East India Company* (1600).²⁹⁰ Já vimos que James Lancaster tinha experiência de operações de corso na região, pois cerca de dez anos antes capturara navios portugueses nos mesmos Estreitos de Malaca onde se preparava agora, em 1602, para repetir o feito. Antes, contudo, convém dizer umas breves palavras sobre a fundação da companhia inglesa e a sua primeira expedição. As duas viagens inglesas anteriores pela Rota do Cabo, a primeira de Lancaster (1591-1594) e a de Benjamin Wood (1596-?), tinham ambas acabado mal: Lancaster perdeu os seus navios no regresso no Atlântico e Wood no Índico, em circunstâncias obscuras. Isto desincentivou a continuação da navegação da Inglaterra para a Ásia, que só foi retomada sob o acicate dos êxitos neerlandeses. Na sequência do retorno de Jacob van Neck em 1599, um consórcio de mercadores avançou com o projecto de fundação de

290 Sobre esta expedição em geral, ver Foster, *The Voyages of Sir James Lancaster*, 75-148.

uma companhia para o comércio com o Oriente.²⁹¹ A iniciativa foi temporariamente travada pela Coroa, que mantinha nesse momento negociações exploratórias de paz com a Monarquia Católica, que o envio de navios ingleses ao Índico poderia perturbar. Falhadas as negociações, o projecto foi retomado, fundando-se a companhia em 1600 e expedindo-se Lancaster para a Ásia em 1601.

Embora a viagem de Lancaster fosse uma expedição comercial, previa a possibilidade do corso, estando por isso o comandante munido de uma carta de represália que o autorizava a atacar os ibéricos que encontrasse.²⁹² Tal como Spilbergen, não estava assim tolhido com respeito aos portugueses. Já na viagem da Europa saqueara sem problemas um navio luso encontrado no Atlântico.²⁹³ Perante os desanimadores prospectos mercantis encontrados em Aceh, era natural que se voltasse para o corso como uma saída para a expedição. Para isto, mais importante que o apoio neerlandês – que se traduziu no reforço de apenas um navio – foi o apoio à iniciativa do sultão de Aceh, que continuava a suspeitar os portugueses de lhe quererem tomar a sua fortaleza na barra da cidade.²⁹⁴ Atendeu assim o pedido que Lancaster lhe fez para retardar o regresso de um embaixador luso a Malaca, de modo a impedir que a praça fosse informada da largada do contingente naval anglo-neerlandês em 11 de Setembro de 1602. Terá assim evitado que se pudesse avisar a navegação portuguesa nos Estreitos de Malaca, onde, depois de semanas de espera, a 3 Outubro, os neerlandeses toparam, a norte de Malaca, com a *Santo António*, uma grande nau provinda de São Tomé de Meliapor, no Coromandel.²⁹⁵

A *Santo António* era a típica nau de grandes dimensões das carreiras concessionadas na navegação intra-asiática portuguesa. Deslocava algo entre 700 e 900 toneladas e transportava entre seiscentas e oitocentas pessoas, nas quais havia mulheres e crianças e os portugueses europeus eram minoria. O contingente naval norte-europeu que a aguardava compunha-se de quatro veleiros de porte, mas todos menores: o maior,

291 Ibid., xxiv-xxvi.

292 "A Copie of a [...]re of Reprisall for the East Indian Marchaunt", 23-4-1600, em George Birdwood e William Foster, eds., *The Register of Letters Etc. of the Governor and Company of Merchants of London Trading into the East Indies, 1600-1619* (London: Bernard Quaritch, 1893), 191-95.

293 Foster, *The Voyages of Sir James Lancaster*, 78, 128, 144. Contrastou nisso com a atitude de Wolfert Harmensz., que vimos atacar André Furtado em Banten quando soube da sua intenção de punir o reino javanês por ter recebido os neerlandeses. Antes, na viagem de ida, frustrara, porém a vontade dos seus homens de pilhar um navio português encontrado no Atlântico, dizendo que não tinha autorização para tal. Coolhaas, "Een bron," 489.

294 Foster, *The Voyages of Sir James Lancaster*, 100-1, 105-6.

295 Sobre a captura desta nau, ver Wieder, *De reis van Joris van Spilbergen*, 68-71. Foster, *The Voyages of Sir James Lancaster*, 105-8, 134-35, 146.

a capitânia inglesa, andava pelas 600 toneladas, os outros dois ingleses tinham 300 e 260 e o neerlandês mais de 200 toneladas (acompanhava-os ainda um navio ligeiro de tonelagem desconhecida).²⁹⁶ Não se sabe nada da artilharia da nau nem da do navio neerlandês, mas, nos navios ingleses, a capitânia tinham quarenta peças e os outros dois vinte e quatro.²⁹⁷ Como foi quase sempre o caso nos recontros entre veleiros de porte tratados nesta tese, tratou-se de um combate exclusivo de artilharia. Iniciado duas horas antes de anoitecer, as fontes divergem sobre se prosseguiu pela noite dentro, mas a nau, depois de uma descarga de proa da capitânia inglesa que lhe derrubou a verga principal do mastro grande, deixou de responder ao fogo atacante. O relato neerlandês descreve-a como tendo ficado sem governo, isto é com o leme inutilizado, o que explicaria que o capitão tivesse, na manhã do dia seguinte, encetado negociações para se render.²⁹⁸ A mesma fonte afirma que só o fez depois de defender com honra o navio até onde tal podia ser pedido.

O capitão acordou com Lancaster a entrega da carga a troco da manutenção da nau após o descarregamento. O inglês fixou regras estritas para o transbordo do botim, a fim de evitar extravios: só quatro homens dos navios captores foram a bordo da *Santo António*, que foi descarregada pela sua própria tripulação. O capitão e os portugueses principais foram distribuídos pelos vários vasos norte-europeus, onde impressionaram com as suas roupas ricas de seda. A carga compunha-se, no essencial, de têxteis e de mantimentos, as duas exportações tradicionais do Coromandel para Malaca. Os captores concentraram-se nos têxteis em detrimento dos abastecimentos, mas, mesmo assim, o descarregamento durou cerca de uma semana e não foi completado; um surto de mau tempo fez Lancaster abandonar a tarefa, deixando a nau à sua gente, como prometera.

O carregamento da *Santo António* foi estimado pelos portugueses em mais de trezentos mil cruzados.²⁹⁹ Apesar do que ainda ficou na nau por saquear, Lancaster afirmou que, onde no Aceh o seu problema fora a falta de carga, depois da captura passou a ser o que fazer com tanto botim.³⁰⁰ Isto porque, segundo o mesmo Lancaster, os têxteis tomados não valiam na Europa o que valiam na Ásia, pelo que seria preferível

296 Ibid., 75-76, 105-6.

297 Ibid., xxv.

298 Wieder, *De reis van Joris van Spilbergen*, 68-71.

299 Câmara de Goa a rei, 1603, em APO, I-2: 110-25 [112-13].

300 Foster, *The Voyages of Sir James Lancaster*, 107-8.

usá-los para comprar produtos orientais na fonte.³⁰¹ Sabemos, claro, que os panos indianos eram dos meios de pagamento tradicionais no arquipélago malaio-indonésio e era com esse destino que se expediam para Malaca na carreira anual que unia a praça ao Coromandel. A captura da *Santo António* – a nau desta carreira do ano de 1602 – deu aos seus captores ingleses e neerlandeses uma vantagem bem vinda no concorrido comércio das especiarias indonésias, animado na viragem do século pelo acréscimo brusco de procura trazido pelos muitos norte-europeus chegados na esteira de Cornelis de Houtman (neerlandeses, ingleses e, episodicamente, alguns franceses, que Lancaster e Spilbergen encontraram em Aceh). Quer Lancaster, quer Spilbergen seguiram depois da captura para Banten, onde fizeram de certeza bom uso dos têxteis tomados.³⁰² Sabe-se que foi este "capital" têxtil que permitiu a Lancaster, antes de partir para Inglaterra, mandar um navio ligeiro a Banda para comprar noz-moscada e maçã e deixar em Banten uma feitoria incumbida de se abastecer de pimenta. O que isto augurava é que, para estabelecer um comércio euro-asiático viável, mesmo que baseado apenas ou sobretudo nas especiarias indonésias, havia que garantir o acesso a produtos asiáticos de fora da Insulíndia. Fazer dos empórios de especiarias de Samatra, de Java e das Molucas os destinos únicos dos navios começava a parecer difícil.

2.5.6. Novos aliados: Johor e a captura da *Santa Catarina*

A última presa portuguesa dos navios das *voorcompagnieën* foi também a mais famosa. Em Fevereiro de 1603, quando havia já passado quase um ano desde que, nas Províncias Unidas, se havia criado uma companhia única para o comércio asiático, a célebre VOC, a nau *Santa Catarina* foi tomada nos chamados Estreitos de Singapura, na ponta sul da península malaia e dos Estreitos de Malaca. Os captores foram dois navios de uma das últimas expedições das *voorcompagnieën*, comandada por Jacob van Heemskerck e partida da Europa em 1601.³⁰³ O curso dos acontecimentos que

301 Henry Stevens of Vermont e George Birdwood, eds., *The Dawn of British Trade to the East Indies as Recorded in the Court Minutes of the East India Company, 1599-1603* (London: Henry Stevens & Son, 1886), 246–47.

302 Arcebispo de Goa a rei, Goa, 6-4-1603, publicada em Pinto, *Portugueses e malaio*, 285–86.

303 Sobre esta expedição, ver ONG, II: 498-502. Jacob van Heemskerck a directores de companhia, 17-6-1601, em *ibid.*, II: 504-6. Jacob van Heemskerck a directores de companhia, 3-3-1602, em *ibid.*, II: 506-10. Jacob van Heemskerck a cativos neerlandeses em Demak, 4-7-1602, em *ibid.*, II: 511-13. Cativos neerlandeses em Demak a Jacob van Heemskerck, em *ibid.*, II: 513-14. Jacob van Heemskerck a

conduziram à captura já nos é, a esta altura, familiar: chegado com seis navios a Banten, van Heemskerck teve de fazer-se ao mar com quatro deles para tentar baixar os preços encontrados; depois de, ao termo de algum tempo, haver conseguido por fim carregar e expedir de volta para a Europa quase todas as suas embarcações, quedou-se na Ásia com as duas que lhe restaram, com as quais iniciou então uma jornada infrutífera pela Ásia do Sueste em busca de carga; as frustrações da busca contribuíram para a decisão que acabou por tomar de se entregar ao corso contra os portugueses, infringindo as suas ordens originais.

Van Heemskerck chegou a Banten pouco depois da passagem frustrada pelo porto da expedição de André Furtado de Mendonça. Na costa norte de Java soube depois de outro facto importante para a decisão posterior de tomar a *Santa Catarina*. Enquanto tentava sem sucesso ir a Bali numa monção adversa, um subordinado seu tomava no porto de Gresik-Jortan uma “fragata” desgarrada da armada de André Furtado de Mendonça, (que, de Banten, seguira para Amboíno e Maluku, como já vimos). A bordo, descobriu-se correspondência relatando a execução em Macau dos neerlandeses capturados dos navios de Jacob van Neck. Ao voltar a Gresik, van Heemskerck enfureceu-se com o sucedido, escrevendo para a Europa que só não enforcara os portugueses da fragata para não pôr em risco a vida dos homens que contava deixar no porto, assim como a de uns neerlandeses cativos no reino vizinho de Demak.³⁰⁴ Mencionou ainda os estragos da armada de André Furtado em Amboíno, dizendo que tudo poderia ter sido evitado se os navios batavos viessem equipados como alguns queriam (melhor armados, subentende-se). Avisou que se teria de elaborar um plano de contingência para não se perder as Molucas, de preferência colaborando com os Estados-Gerais; entretanto, na Ásia, como não havia navios de guerra para enfrentar o inimigo, tinha de se ir fazendo esse trabalho como se podia, pelo que decidira ir atrás de uns navios portugueses que ouviu estarem perto, em Tuban, Java.

directores de companhia, 13-7-1602, em *ibid.*, II: 514-18. Jacob van Heemskerck, Gresik, 19-7-1602, em *ibid.*, II: 521-22. Jacob van Heemskerck a directores de companhia, Patane, 23-8-1602, em Forest e Booy, *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië*, II: 307-9. Jacob van Heemskerck a Adriaen Schaeck, Patane, 7-11-1602, em *ibid.*, II: 309-12. Coolhaas, “Een bron,” 521-31. Jacob van Heemskerck a directores de companhia, 27-8-1603, em Hugo Grotius, *Commentary on the Law of Prize and Booty*, ed. Martine Julia Van Ittersum (Indianapolis: Liberty Fund, 2006), 533-45. Parmentier, Davids, e Everaert, *Peper, Plancius en porselein*. Quanto a bibliografia secundária, ver sobretudo dois estudos recentes: Ittersum, *Profit and Principle*, 1-52. Peter Borschberg, *The Singapore and Melaka Straits: Violence, Security and Diplomacy in the 17th Century* (Leiden: KITLV Press, 2010), 68-78.

304 Jacob van Heemskerck a directores de companhia, 13-7-1602, em *ONG*, II: 514-18.

Os navios de Tuban não eram afinal mais que embarcações neerlandesas vindas de Banda. Como van Heemskerck não conseguiu alistar a ajuda destes seus compatriotas para ir fazer frente a André Furtado, acabou por optar por um destino distinto, o porto de Patane, na costa norte-oriental da península malaia. Vimos já que outros haviam pela mesma altura feito o mesmo: Jacob van Neck fora o primeiro neerlandês a visitar o lugar, em Novembro de 1601, vindo de uma demanda penosa de carga que o levara a Banten, Maluku e Macau; seguiram-se-lhe, pouco depois, os dois navios zelandeses da expedição de Gerard Le Roy e Jacob Bicker, após uma igualmente infrutífera ronda por Aceh, Banten e Amboíno. Quer van Neck, quer os zelandeses lograram por fim carregar as suas embarcações em Patane, mas o resultado foi que quando van Heemskerck surgiu no porto, em Agosto de 1602, não encontrou já pimenta para comprar.³⁰⁵

Van Heemskerck ainda esteve com van Neck em Patane e deve ter sabido por ele mais dos incidentes de Macau. O flamengo Jacques de Coutre, que, estando embora ao serviço dos portugueses, privou com ambos em Patane, notou que o primeiro foi muito mais vingativo na sua reacção que o último, apesar de se tratarem dos homens deste – só não executou os cativos portugueses que trazia porque o próprio van Neck lho pediu.³⁰⁶ Não parece descabido que a desigualdade das suas fortunas mercantis contribua para explicar a diferença de atitude e o facto é que foi van Heemskerck quem se encarregou, no fim, de levar a cabo uma represália em forma pelas execuções de Macau. Para tal, foi essencial uma sequência de contactos diplomáticos com o sultanato malaio de Johor durante a sua estadia em Patane, cujos frutos mais que compensaram o desapontamento mercantil que representou a estadia no porto.

Considera-se que o sultanato de Johor – cuja capital, Batu Sawar, se situava na ponta sul da península malaia – foi um dos três poderes que competiu por e partilhou o domínio da região dos Estreitos de Malaca no século XVI, a par da Malaca portuguesa e do já nosso conhecido sultanato de Aceh, no norte de Samatra.³⁰⁷ Governado por uma dinastia descendente dos sultões da Malaca pré-portuguesa, manteve uma relação

305 Jacob van Heemskerck a directores de companhia, Patane, 23-8-1602, em Foreest e Booy, *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië*, II: 307–9.

306 Jacques de Coutre, *Andanzas asiáticas*, ed. Eddy Stols, B. Teensma, and Johan Werberckmoes (Madrid: Historia 16, 1991), 154–60.

307 Sobre as relações do Estado da Índia com Johor, ver Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence*, 139–42. Pinto, *Portugueses e malaio*, 95-119 e 152-67. Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 63–70.

inevitavelmente desconfiada e tensa com o Estado da Índia, que não excluiu, porém, a existência de relações comerciais, apesar de confrontos militares também frequentes. Johor não parece tido uma capacidade militar comparável à do Aceh, pelo que pesou menos que este enquanto ameaça a Malaca. Significativamente, o conflito quinhentista mais famoso entre os dois poderes foi, não um ataque de Johor à praça portuguesa, mas uma expedição lusa em 1587 contra o sultanato, que lhe arrasou a capital. Significativamente também, não se tentou durante todo o século XVI nada de semelhante contra o mais ameaçador Aceh e quando este foi finalmente atacado pelos portugueses, em 1607, repeliu, como veremos, o assalto com sucesso.

Apesar de, em balanço, Johor não ser um inimigo historicamente tão presente do Estado da Índia como o Aceh, foi ele e não o sultanato de Samatra o grande aliado dos neerlandeses nos Estreitos de Malaca durante a primeira década do século XVII. Depois de receber cartas do sultão de Johor, Ala'ud-din Ri'ayat Shah III, convidando-o a ir ao seu porto, van Heemskerck teve oportunidade de se avistar pessoalmente com um seu irmão, Raja Bongsu, de visita a Patane para se casar. Durante a década seguinte, esta figura, que terminou por suceder ao irmão no trono, chefio também uma facção “pró-neerlandesa” no sultanato, defensora de uma aliança com os norte-europeus contra os portugueses de Malaca.³⁰⁸ Na sua entrevista com van Heemskerck, reiterou as ofertas de amizade do sultão e encorajou-o a atacar naus portuguesas no percurso Macau-Malaca, no que foi secundado por altos oficiais de Patane.³⁰⁹ O comandante neerlandês seguiu a recomendação e, em 16 de Novembro de 1602, largou para a ilha de Pulau Tioman, ao largo da península malaia, entre Patane e Johor. Contava poder fazer presas a partir da ilha e, nos cerca de três meses que lá esteve, tomou um navio pequeno português vindo da Cochinchina, com uma carga de especiarias, têxteis e aloés.³¹⁰ Mas as duas naus que desceram nesse ano de Macau para os Estreitos de Malaca não foram detectadas e só a continuação da correspondência com Johor impediu que prosseguissem incólumes para Malaca. Uma galeota vinda do sultanato com cartas de um emissário neerlandês lá enviado trouxe a notícia do avistamento de uma nau, precipitando uma partida apressada de Pulau Tioman em 22 de Fevereiro de 1603. Quando van Heemskerck chegou à boca do rio de Johor, comunicaram-lhe que a nau passara por lá havia cinco

308 Para as relações dos neerlandeses com Johor, ver Borschberg, *The Singapore and Melaka Straits*.

309 Coolhaas, “Een bron,” 521–31 [527].

310 Jacob van Heemskerck a directores de companhia, 27-8-1603, em Grotius, *Commentary*, 533–45 [534].

dias. Mas, por sorte, no dia seguinte, 25 de Fevereiro, apareceu no local outra, que foi prontamente atacada.³¹¹

A nau surgida assim providencialmente no caminho dos neerlandeses era a *Santa Catarina* e regressava à Índia de uma estadia em Macau. Tal como a *Santo António*, tomada poucos meses antes perto, no norte dos Estreitos de Malaca, era um navio de grande dimensão, com 1 400 toneladas. Os seus dois oponentes, o *Witte Leeuw* e o *Alkmaar*, eram de certeza bastante menores, embora só se conheça a tonelagem do primeiro, 540 toneladas. Não sabemos qual a artilharia que transportavam, embora van Heemskerck se tenha queixado de não ir armado como as circunstâncias pediam. De qualquer modo, o combate foi semelhante em tudo aos seus dois precursores já nossos conhecidos de 1602, as tomadas do *Santiago* em Santa Helena e, sobretudo, do *Santo António*, a norte de Malaca: um recontro exclusivo de artilharia em que o poder de fogo de dois navios atacantes, mais pequenos que a embarcação alvo, bastaram para pôr esta em risco de naufragar, forçando a sua rendição. Durou da manhã ao pôr-do-sol, quando uma bandeira branca foi hasteada a bordo da nau. Seguiu-se o envio de dois emissários portugueses ao navio de van Heemskerck, que negociaram a entrega da nau a troco da preservação da vida da tripulação e do seu transporte até Malaca. Os neerlandeses optaram por tentar concentrar o fogo no aparelho da nau, com o que lhe destruíram as velas principais. Referiram que a nau ficou em risco de embater em baixos, pelo que é possível que tenha ficado sem governo devido aos danos do bombardeamento.

Van Heemskerck cumpriu a promessa de fazer chegar os sobreviventes a Malaca. Eram cerca de 750, uma centena dos quais mulheres. Tinham morrido cerca de 70 no combate, dizendo os neerlandeses que, apinhados como estavam na nau, podiam ter sido mais se não se tivesse privilegiado o bombardeamento do aparelho. O seu envio para Malaca motivou uma gentil troca de correspondência com o capitão e a câmara da praça, que lhe agradeceram o gesto.³¹² O capitão fez ainda questão de lamentar a execução dos neerlandeses em Macau, assegurando que o ouvidor responsável havia já sido preso e iria responder judicialmente pelo acto. Quanto à carga da nau, de que existem descrições detalhadas, avultavam, em primeiro lugar, as sedas chinesas, seguidas de

311 Sobre a captura da nau, ver Jacob van Heemskerck a directores de companhia, 27-8-1603, em *ibid.*, 533-45 [537-8].

312 Conselho de Câmara de Malaca a representantes neerlandeses, 9-3-1603, em Coolhaas, “Een bron,” 531-32. Fernão de Albuquerque, capitão de Malaca, a Jacob van Heemskerck, 9-3-1603, em *ibid.*, 532-33. Fernão de Albuquerque, capitão de Malaca, a Jacob van Heemskerck, 26-3-1603, em *ibid.*, 533-34. Sebastião Serrão, capitão de *Santa Catarina*, a Jacob van Heemskerck, 24-3-1603, em *ibid.*, 535.

produtos como açúcar, aloés, cânfora e porcelanas, além de cobre e ouro.³¹³ O leilão do botim nas Províncias Unidas rendeu em bruto 3 389 772 florins, uma soma altíssima.³¹⁴ Os portugueses avaliaram a carga tomada em 1 000 000 cruzados, ou seja 3 000 000 florins.³¹⁵ Tratou-se da captura neerlandesa mais lucrativa de um navio português na Ásia e rendeu também mais do que qualquer tomada conhecida de navios da Carreira da Índia por embarcações batavas.³¹⁶ Vale a pena notar que podia ainda ter rendido mais, pois nem toda a carga terá chegado ao leilão. Van Heemskerck disse que algum ouro devia ter escapado com os cativos para Malaca, pois havia entre eles uma centena de mulheres, que, por razões de decência, não se pôde revistar convenientemente. O argumento não convenceu os seus superiores nas Províncias Unidas, que processaram o comandante e o seu subordinado imediato por desvio de parte do saque no valor de cerca de 90 000 florins.³¹⁷

2.6. Ataques e capturas

A primeira vez que neerlandeses tomaram armas na Ásia contra alvos portugueses foi logo na primeira viagem, em 1596, em Banten, atacando um punhado de navios pequenos ancorados em represália pelo que entenderam ser a actuação conspiratória da comunidade lusa local. A medida contrastou com a decisão dos oficiais da expedição de não atacar duas naus da Carreira da Índia encontradas no Atlântico no princípio da viagem, assim como outras encontradas depois em Santa Helena à vinda, escudando-se das duas vezes nas instruções não beligerantes que traziam. Em 1601, no Aceh, Paulus van Caerden deteve e queimou outra embarcação lusa, na sequência da

313 Jacob van Heemskerck a directores de companhia, 27-8-1603, em Grotius, *Commentary*, 533–45 [540-1].

314 Pieter van Dam, *Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie*, ed. F.W. Stapel, vol. VI ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1943), 477 (citado doravante como BOC).

315 Fernão Guerreiro, *Relação anual das coisas que fizeram os Padres da Companhia de Jesus nas suas missões...*, ed. Artur Viegas, vol. II (Coimbra: Imprensa da Universidade, 1931), 91. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 68, nota 132.

316 Compare-se com os valores conhecidos das cargas dos navios portugueses capturados pelos neerlandeses na Ásia no período 1600-1661 no quadro compilado por G.B. Souza em Souza, "Commerce and Capital," 340–47. Apesar do valor registado por Souza para a carga do *Santa Catarina* – 1 694 886 florins – estar bastante abaixo dos quase 3 500 000 que rendeu a sua venda em leilão nas Províncias Unidas, continua a ser a carga mais valiosa registada no quadro, a par da de um navio designado como *Santo António*, que Souza cifra também em 1 694 886 florins (não se conseguiu identificar este último navio, não constando por isso no quadro do anexo IV, no fim).

317 Ittersum, *Profit and Principle*, 36–37.

continuação dos desentendimentos com o sultanato. No fim de 1601 e em 1602, quatro navios ligeiros desgarrados da armada de André Furtado de Mendonça foram tomados em lugares diferentes (dois ao largo de Banten, um perto de Bornéu e outro no porto javanês de Gresik). Em Março de 1602, deu-se a primeira captura verdadeiramente importante desta série, a do galeão *Santiago*, em Santa Helena, tomado por dois navios que, como ele, escalavam a ilha de regresso da Ásia. Por fim, no princípio de 1603, assistiu-se nos Estreitos de Singapura à tomada mais famosa e lucrativa da história do curso neerlandês contra a navegação portuguesa, com a apreensão nos Estreitos de Singapura de uma grande nau vinda da China, a *Santa Catarina* (as duas velas que levaram a cabo esta acção haviam tomado antes, no fim de 1602, uma embarcação portuguesa vinda da Cochinchina, ao largo da costa oriental malaia).

Todas estas capturas tiveram antecedentes que, para os captores, as justificaram: o comportamento dos portugueses em Banten e no Aceh no caso dos navios apreendidos naqueles portos; os objectivos antineerlandeses da expedição de André Furtado de Mendonça para as embarcações da sua armada; a actuação alegadamente provocatória do *Santiago* em Santa Helena (embora aí, claramente, uma encenação dos captores); a sequência de medidas antineerlandesas invocada pelos atacantes da *Santa Catarina*, desde a armada de André Furtado até à execuções em Macau. No entanto, ocorreram também tomadas ou simples ataques que não foram antecidos de qualquer provocação aparente, em particular os três navios ligeiros detidos ao largo de Ceilão oriental em 1602 e a *Santo António*, a grande nau vinda do Coromandel tomada nos Estreitos de Malaca no mesmo ano, em parceria com os ingleses da primeira expedição da *East India Company*. Os ataques mal sucedidos em 1600 a uma nau da Carreira da Índia, a *São Simão*, em Santa Helena, e à fortaleza lusa de Amboíno foram de igual modo “não provocados”.

Em relação às capturas de navios, há uma grande diferença entre as das duas grandes naus e do galeão da Carreira da Índia, nos Estreitos de Malaca e em Santa Helena, e as apreensões restantes, pouco importantes. As primeiras renderam botins de monta que, no caso da nau vinda de Macau, a *Santa Catarina*, e do galeão, o *Santiago*, foram, pelo menos no período em estudo, os maiores obtidos pelo curso neerlandês contra a navegação portuguesa intra-asiática e a Carreira da Índia (ou seja, as primeiras capturas foram as mais rendosas de todas...). A tomada do galeão resultou de um encontro casual em Santa Helena, a escala tradicional dos navios da Carreira à vinda da

Ásia. Como o ataque mal sucedido à nau *São Simão* em 1600 já mostrara, a paragem na ilha tornara-se perigosa a partir do momento em que a Rota do Cabo passou a ser navegada por outros e a perda do galeão levou à sua proibição. Já as duas naus foram atacadas na sequência de jornadas planeadas de corso, com períodos longos de procura e espera de presas, tarefa na qual foi vital a cooperação dos poderes locais (do sultão de Aceh, quando deteve no porto os portugueses que poderiam alertar Malaca da emboscada que se preparava à nau *Santo António*; do sultão de Johor, quando informou os neerlandeses da passagem de naus vindas de Macau pelos Estreitos de Singapura). Por fim, as três capturas demonstraram a capacidade de um punhado de navios redondos neerlandeses bem armados e manobráveis forçarem a rendição de uma presa de grande tonelagem com base apenas no seu bombardeamento, sem ter de recorrer ao método mais arriscado e mortífero da abordagem. Se, como as capturas inglesas anteriores de naus da Carreira da Índia nos Açores mostravam, isto não constituía já novidade no Atlântico, era-o no Oriente, representando assim um desafio de novo tipo para a navegação portuguesa intra-asiática, parte da qual se fazia nas grandes naus das carreiras concessionadas.³¹⁸

2.7. Conclusão

Os neerlandeses culpavam as comunidades portuguesas locais pelo mau tratamento que tiveram nas primeiras visitas aos dois portos principais do arquipélago malaio-indonésio: a Banten, em Java, em 1596, na primeira viagem, e a Aceh, em Samatra, em 1599. Vimos que é possível que tenham tido mais razão no segundo caso que no primeiro e que tenha havido uma visão demasiado conspiratória da actuação dos particulares lusos espalhados pela Ásia do Sueste, sobrevalorizando tanto a sua capacidade de actuar em bloco como a sua influência junto dos poderes asiáticos. Do que já não há dúvida, no entanto, é da posição beligerante desde o princípio das autoridades da Monarquia Católica, desde Malaca e Goa até Lisboa e Madrid. Quando soube da primeira visita dos neerlandeses a Banten, o vice-rei em Goa apressou-se a aprestar a armada de Lourenço de Brito para ir punir o reino javanês por os ter recebido. Após o falhanço da expedição e o vexame da captura pelos javaneses das três galés

318 K.R. Andrews, *Elizabethan Privateering. English Privateering During the Spanish War, 1585-1603* (Cambridge: Cambridge University Press, 1964), 72–78.

principais da armada defronte do porto em 1597, a missão ficou por cumprir. O resultado foi precisamente o contrário do desejado: onde se queria intimidar Banten a não acolher de novo os norte-europeus, conseguiu-se antes precipitar a sua reconciliação com eles como meio de se precaverem contra novos ataques de Goa ou Malaca.

A iniciativa militar seguinte do Estado da Índia contra a presença neerlandesa na Ásia do Sueste foi a expedição de André Furtado Mendonça, partida da Índia em 1601. Já não foi uma empresa decidida em Goa, mas ordenada directamente da corte Habsburgo, que tentou sem sucesso reforçá-la com um contingente naval enviado da Europa (seis galeões biscainhos encomendados pelo reino de Castela foram abruptamente convertidos numa armada extraordinária de socorro à Índia; partidos tarde de Portugal, em 1601, só três chegaram à Ásia e tiveram todos de regressar, por falta de naus para levar a carga para a Europa, pois nenhum dos navios da armada ordinária desse ano havia completado a viagem). O insucesso desta tentativa de reforço naval repetiu-se na expedição propriamente dita à Ásia do Sueste. Em Banten, a armada de André Furtado enfrentou uma frota neerlandesa com menos navios, mas cuja mobilidade e poder de fogo superiores reduziu os ataques portugueses à inconsequência. Não é depois claro se o cancelamento do desembarque previsto em Banten se deveu ao receio dos norte-europeus ou ao facto de a armada nos combates ter sido arrastada para lá do ponto de retorno possível ao porto. Fosse como fosse, o resultado foi que, contra os planos originais, se optou por prosseguir para as Molucas, na Indonésia Oriental, para enfrentar aí os neerlandeses e quem os recebesse. André Furtado não encontrou traço dos primeiros nem em Amboíno, nem em Maluku, e teve assim mão livre para reprimir quem antes os acolhera. A operação saldou-se todavia num fracasso, devido, por um lado, à resistência encontrada e, por outro, às dificuldades logísticas que haviam afligido a expedição desde o início e que a sua extensão imprevista às Molucas veio aumentar (apesar dos reforços castelhanos das Filipinas recebidos em Maluku). Em 1603, o comandante levantou o cerco que pusera a Ternate e retirou da região sem ter conseguido nada de duradouro. A última consequência importante a mencionar da passagem da armada pelo arquipélago malaio-indonésio é o efeito que teve no sultanato do Aceh. Apesar de André Furtado ter terminado por não escalar o porto, o sultão temeu com razão que a expedição visasse também extorquir-lhe uma fortaleza na sua capital.

Isto aproximou-o instantaneamente dos neerlandeses, com quem estivera até então desavindo – tal como sucedera em Banten depois da visita de Lourenço de Brito.

O contributo neerlandês para o fracasso da expedição de André Furtado, apesar de importante, não deve ser sobrevalorizado, nem menosprezado o asiático. Foram os navios norte-europeus que desviaram a armada de Banten, mas, depois disso, os portugueses tiveram que lidar apenas com oponentes orientais. A fragilidade da logística lusa, por um lado, e a resiliência de Ternate, por outro, ditaram o falhanço da expedição às Molucas. Da mesma maneira, em 1597, Lourenço de Brito fora derrotado unicamente por asiáticos, nas pessoas dos javaneses de Banten.

Para além das maquinações dos portugueses contra si em Banten e no Aceh e das expedições de Lourenço de Brito e de André Furtado de Mendonça, os neerlandeses queixaram-se da actuação dos lusos em mais dois incidentes importantes, ambos de 1601: a captura numa cilada do navio *Trouw* em Tidore, nas Molucas; a captura e execução de uma cerca de vintena de batavos em Macau, na China. Como vimos, alguns dos ataques e capturas de navios listados no subcapítulo anterior foram justificados invocando os antecedentes que tais episódios constituiriam. No entanto, como também vimos, ocorreram igualmente tomadas ou simples ataques que não foram antecidos de qualquer provocação aparente. Isto levanta a possibilidade de que algumas das expedições tenham contado com autorização para se entregar ao uso da força, como só se sabe que aconteceu comprovadamente com uma – a de Oliver van Noort, que se fez à Ásia pelo Estreito de Magalhães munido de uma *commissie* autorizando-o a praticar o curso sem restrições contra ibéricos. Vimos também que, no fim de 1599, os Estados-Gerais proclamaram uma *commissie* genérica autorizando expedições às Índias Ocidentais e Orientais a atacarem sem provocação súbditos da Monarquia Católica

Inversamente, vimos também que, mesmo depois de 1599, houve ocasiões em que os neerlandeses trouxeram ordens restritivas da Europa, às quais às vezes desobedeceram. É importante compreender o contexto em que tomaram a iniciativa de infringir as prescrições trazidas. Quando, em 1598, a segunda expedição a visitar Banten compôs os estragos diplomáticos da primeira, pôde abastecer-se livremente das especiarias que tinha vindo procurar. Contudo, naquele que era um dos maiores empórios do comércio da Ásia do Sueste com o exterior, especializado na exportação da pimenta da região circundante, só se encontrou carga para metade dos navios. Os outros foram os primeiros a fazer aquilo que se tornaria num hábito nas expedições seguintes:

ir tentar buscá-la alhures numa ronda incerta pelo arquipélago malaio-indonésio e adjacências. No caso, a Banda e a Amboíno e Maluku, onde o comandante, Wybrand van Warwijck, recusou atacar os portugueses para obviar à falta de carga, que teimava em não aparecer. Terá sido a primeira vez que se ponderou recorrer ao corso como modo de obviar a dificuldades comerciais. Quando, três anos depois, se deu uma reparação semelhante de relações com o sultanato de Aceh, a história repetiu-se. No que era, talvez, o único empório indonésio comparável a Banten, só se conseguiu carga para dois dos quatro navios, obrigando os dois restantes a deambular penosamente pela Ásia do Sueste (a peregrinação só terminou em Patane, na península malaia). As dificuldades deste tipo de empresa não podiam senão aumentar a tentação de cair no corso, à qual comandantes menos cumpridores que Warwijck acabaram por sucumbir – as duas capturas mais famosas na Ásia, as das grandes naus *Santo António* e *Santa Catarina*, foram levadas a cabo por navios que não tinham encontrado carga em Aceh e em Patane.

Para além de incentivar ao corso contra os portugueses, a oferta insuficientemente elástica de especiarias encontrada pelos neerlandeses forçou a alteração do seu modelo organizativo na Ásia. As organizações mercantis inicialmente predominantes no comércio ultramarino batavo foram companhias comerciais que redistribuíam pelos respectivos participantes os lucros de cada viagem imediatamente após o termo desta, não permitindo assim a constituição de um capital permanente.³¹⁹ Na última década do século XVI, multiplicaram-se as companhias deste género para as rotas então inauguradas tanto com a Ásia como com a África Ocidental. No Oriente, porém, a abundância de companhias teve efeitos nefastos, aumentando os preços de compra das especiarias na Ásia e baixando os de venda na Europa. Como se vai tratar no capítulo a seguir, os Estados Gerais, temendo pela viabilidade do novo trato oriental, fomentaram em 1602 a junção de todas as companhias existentes numa companhia única, a que outorgaram o monopólio do comércio das Províncias Unidas com a Ásia.

319 Goor, *De Nederlandse koloniën*, 22–23.

3. 1602-1609: A VOC: uma companhia única de comércio, guerra e corso

3.1. Introdução

Em 1602, todas as companhias neerlandesas que comerciavam com a Ásia por via marítima fundiram-se numa companhia única, à qual foi outorgado pelo estado o monopólio do comércio por mar entre as Províncias Unidas e o Oriente.³²⁰ Nasceu assim a conhecida VOC, ou *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (Companhia Unida das Índias Orientais). A fusão fora já precedida por fusões regionais entre algumas companhias na Zelândia e em Amesterdão, mas só a intervenção estatal permitiu criar uma companhia única, depois de negociações bastante difíceis. Isto veio modificar fatalmente o tipo de presença neerlandesa no Oriente, diferenciando-a de maneira importante da presença batava no Atlântico, onde a criação de uma companhia semelhante, apesar de discutida antes, só ocorreu em 1621. Para além da combinação de forças e do aumento de escala que a união das companhias implicou, a VOC dispôs desde o início de um capital mais duradouro que o das suas predecessoras, que em 1612 se tornou num verdadeiro capital permanente (note-se que a congénere e rival inglesa da VOC, a *East India Company*, fundada em 1600, só se dotou de um capital permanente comparável em 1657).³²¹ As duas coisas conferiram-lhe, desde logo, uma capacidade potencial de militarização que não estava ao alcance nem das companhias de comércio com a Ásia que a antecederam, nem das companhias para o trato com a África Ocidental – o que fazia dela, em potência, uma ameaça militar para os portugueses na Ásia sem paralelo quer no Atlântico, quer na Ásia.³²²

320 Goor, *De Nederlandse koloniën*, 32–37. F.S. Gaastra, *De geschiedenis van de VOC*, 4ª ed. (Zutphen: Walburg Pers, 2002), 16–23. Henk den Heijer, “De Staten-Generaal en de oprichting van de VOC,” em *Roemrucht verleden: de Staten-Generaal en de VOC*, J.R. Bruijn et al. (Den Haag: Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2002), 8–23.

321 O capital de quase seis milhões e meio de florins granjeado inicialmente pela VOC destinava-se no princípio a ser devolvido aos accionistas em 1612 através do pagamento de dividendos, o que se decidiu no entanto não fazer, transformando-o assim em capital permanente. F.S. Gaastra, “Succesvol ondernemerschap, falend bestuur? Het beleid van de bewindhebbers van de VOC,” em *Kennis en compagnie: de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de moderne wetenschap*, ed. Leonard Blussé e Ilonka Ooms (Amsterdam: Uitgeverij Balans, 2002), 55–70 [56–57]. P.J. Marshall, “The English in Asia to 1700,” em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, ed. Nicholas P. Canny (Oxford: Oxford University Press, 1998), 264–85 [268].

322 No Atlântico, as principais iniciativas militares contra os lusos foram quase sempre levadas a cabo por forças da marinha de guerra neerlandesa, embora por vezes em colaboração com algumas companhias, e o facto é que, depois do fracasso financeiro da principal expedição deste género – a grande esquadra de

A motivação inicial para o estado intervir foi económica: havia que acabar com a concorrência fratricida entre as diferentes companhias, que aumentava o preço de compra das especiarias na Ásia e fazia descer o de venda na Europa, pondo em causa a viabilidade do novo comércio que se começava a explorar. Vimos que as peregrinações em busca de carga a que os navios das *voorcompagnieën* foram sendo crescentemente sujeitos eram o resultado desta situação. Mas o poder político apercebeu-se rapidamente de que os largos recursos militares ao alcance de uma companhia única podiam também fazer dela uma arma na guerra contra Filipe III: pô-la a atacar os ibéricos no Oriente permitiria aumentar as despesas militares da Monarquia Católica longe dos Países Baixos, cortando-lhe, ao mesmo tempo, receitas, tudo sem envolvimento directo do estado neerlandês, sem meios para atacar ele próprio o inimigo tão longe de casa.³²³ Depois de um curto período de indefinição, a recém-fundada companhia mostrou que se podia contar com ela para este propósito e a Guerra dos Oitenta Anos foi exportada definitivamente para paragens asiáticas.

Em Março de 1603, os Estados-Gerais recomendaram à VOC que enviasse menos embarcações ao Oriente do que até então, mas integradas em frotas maiores e bem guarnecidas de gente e armamento, de maneira a que pudessem não só comerciar livremente, como também infligir danos a inimigos ibéricos e proteger parceiros comerciais.³²⁴ Foi exactamente o que aconteceu a partir de 1602: entre 1598 e 1601 tinham largado para a Ásia 62 velas, à média de 15,5 por ano; entre 1602 e 1609 – um período de oito anos – partiram 68, à média de 8,5 por ano, um decréscimo de quase metade em relação à fase anterior.³²⁵ Destas 68, a maior parte, 57, seguiram em cinco grandes frotas partidas entre 1602 e 1607, cujos comandantes foram todos investidos do título de *admiraal*, ou almirante.³²⁶ Todas elas largaram com o objectivo declarado de ir fazer a guerra ao Estado da Índia, tirando talvez a primeira, que não é claro se foi

Pieter van der Does mandada às Canárias e a São Tomé em 1599 –, a disponibilidade dos Estados-Gerais para financiarem directamente empresas militares de vulto longe da Europa foi sempre limitada. Na Ásia, pelo contrário, a escala da nova companhia e o considerável capital por ela granjeado davam-lhe a opção de actuar militarmente contra os portugueses independentemente dos Estados-Gerais (embora o auxílio destes fosse sempre importante).

323 Gaastra, *De geschiedenis van de VOC*, 19–20.

324 H.P.P. Rijperman, ed., *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576 tot 1609*, vol. XII ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1950), 625–26 (citado doravante como RSG).

325 DAS, II: 2-26.

326 A primeira, em 1602, com doze navios; a segunda, no fim de 1603, também com doze navios; a terceira, em 1605, novamente com doze navios; a quarta, em 1606, com oito navios; a quinta, no fim de 1607, com treze navios.

formalmente autorizada a tal.³²⁷ Sabe-se, todavia, que os directores da recém-fundada companhia opinavam já em Abril de 1602 que se devia apoiar os inimigos dos portugueses em Ternate e em Amboíno.³²⁸ E vamos ver que a actuação dos comandantes desta primeira expedição, Wybrand van Warwijck e Sebald de Weert, também aponta claramente para que tivessem instruções que contradiziam já o relativo “pacifismo” dos primeiros tempos.

3.2. A expedição de Sebald de Weert e Wybrand van Warwijck

3.2.1. Sebald de Weert: aliados desavindos em Ceilão

O comandante supremo, ou almirante, da primeira expedição da VOC era Wybrand van Warwijck, que largou com doze navios em Junho de 1602.³²⁹ Antes dele, partira já, em Março do mesmo ano, um subcontingente de três velas, chefiado pelo vice-almirante Sebald de Weert.³³⁰ Como a última expedição das *voorcompagnieën*, de Joris van Spilbergen, este primeiro grupo de navios da VOC rumou não à Ásia de Sueste, mas ao porto de Batticaloa, na costa oriental de Ceilão, onde chegou em Novembro de 1602.³³¹ Como Spilbergen, de Weert encontrou em Ceilão, mais que oportunidades comerciais imediatas, um aliado potencial de monta contra os portugueses na pessoa do rei de Kandy, o já nosso conhecido Vimaladharmasuriya I. Tendo-se, como Spilbergen, deslocado ao interior para uma entrevista pessoal com o rei (bom falante de português), foi-lhe proposta uma operação conjunta contra a fortaleza lusa de Colombo, a sediar por terra com vinte mil tropas cingalesas e por mar com uma

³²⁷ Considera-se ainda que o documento em que os Estados-Gerais outorgaram o monopólio do comércio asiático à nova companhia e estatuíram em pormenor as suas prerrogativas contrasta significativamente com a concessão equivalente mais aguerrida outorgada à congénere mais tardia da VOC no Atlântico, a Companhia das Índias Ocidentais ou WIC (*West-Indische Compagnie*), fundada em 1621 com o propósito declarado de ajudar na guerra à Monarquia Católica e como tal investida desde o início de poderes militares mais latos. Goor, *De Nederlandse koloniën*, 36–39, 44–45. Veen, *Decay or Defeat?*, 153.

³²⁸ Coolhaas, “Een bron,” 424–25.

³²⁹ Sobre esta expedição em geral, ver Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII. Note-se que não foi aprestada de início pela VOC, correspondendo antes a uma união de expedições diferentes já em preparação quando se deu a unificação numa companhia única.

³³⁰ Sobre esta expedição em geral ver *ibid.*, II: relato VIII, 7–52. P.A. Tiele, ed., “Documenten voor de geschiedenis der Nederlanders in het Oosten,” *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap* 6 (1883): 222–376 [249–58]. Coolhaas, “Een bron,” 504–6.

³³¹ Sobre a primeira estadia de de Weert em Ceilão, ver Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 7–10. Tiele, “Documenten,” 249–55.

esquadra neerlandesa que lhe barrasse a ajuda de Goa. O preço oferecido pelo apoio foi nem mais nem menos que a venda em exclusivo de toda a canela e pimenta do reino e a posse dos fortes a tomar. A largueza da proposta tentou de Weert, que pediu apenas para ir buscar mais navios para a operação ao Aceh, em Samatra, para onde largou em Janeiro de 1603.³³² No porto samatrense, encontrou, por um lado, uma oferta escassa de pimenta – um problema recorrente, como temos visto – e, por outro, um reforço naval de vulto em três embarcações vindas da Europa com o almirante Warwijck (que fora aportar com o resto das suas velas a Banten). A conjugação das duas circunstâncias convenceu o comandante. No fim de Abril do mesmo ano, estava de volta a Batticaloa com sete navios, após juntar aos seus três os três de Warwijck e de completar o reforço comprando um *jacht* a Joris van Spilbergen, que também encontrara em Aceh.³³³

Em Batticaloa, de Weert contactou por escrito o rei Vimaladharmasuriya, com o qual começou a preparar uma expedição conjunta já não a Colombo, mas à posição portuguesa de Galle.³³⁴ Ficou acordada em princípio a entrega à companhia de mil quintais anuais de pimenta e outros tantos de canela após a operação.³³⁵ Enquanto o comandante esperava pelos cingaleses, porém, deu-se uma série de eventos a que os neerlandeses atribuíram importância na súbita reviravolta posterior das suas relações com Kandy. Entre 16 e 19 de Maio, tomaram ao largo do porto quatro embarcações portuguesas que rumavam de Cochim a Negapatão. As presas compunham-se de dois navios de cerca de 400 toneladas, a *N^a Sr.^a do Rosário* e a *Madre de Deus*, e de dois mais pequenos, de 160 e 140, o último dos quais se chamava *Santo António* (ignora-se o nome do outro).³³⁶ A *Madre de Deus* e o navio pequeno de nome desconhecido foram abandonados pelas tripulações, enquanto as dos outros dois se renderam a troco de quartel. A gente do *Santo António* ter-se-á entregue de imediato, enquanto a da *N^a Sr.^a do Rosário* ofereceu uma resistência comparativamente mais prolongada, que cessou, porém, em face do número dos oponentes (três navios e um *jacht*, além de batéis). A única referência concreta ao armamento das embarcações tomadas diz respeito a mosquetes e, a julgar pela facilidade das capturas, se levavam artilharia, não deveria ser

332 Sobre a estadia de de Weert em Aceh, Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 10–16.

333 Vindo da sua expedição de corso aos Estreitos de Malaca no fim de 1602 com James Lancaster, no decorrer da qual haviam tomado a nau da carreira Coromandel-Malaca, como se viu no capítulo anterior.

334 Sobre a segunda estadia dos navios de de Weert em Ceilão, *ibid.*, II: relato VIII, 16–30. Tiele, “Documenten,” 255–57.

335 Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 19.

336 Sabe-se ainda que o capitão da *N^a Sr.^a do Rosário* se chamava Lopo Álvares e o do *Santo António* Pedro de Azevedo. A primeira, de Negapatão, contava seguir para Bengala; o segundo, para Malaca e depois para as Filipinas. *Ibid.*, II: relato VIII, 19-21.

muita. Pouco era também o valor das cargas – outra causa possível para o débil empenho defensivo demonstrado. A bordo do vaso maior tomado com gente dentro vinham sessenta homens – vinte portugueses e quarenta “mouros e negros” –, além de um número indeterminado de mulheres.³³⁷

Uma fonte neerlandesa fez questão de afirmar que, apesar de se ter encontrado a bordo dos navios correspondência do vice-rei em Goa para André Furtado de Mendonça mandando-o atacar os norte-europeus no Aceh ou em outros lugares, se insistiu em cumprir o quartel prometido às tripulações rendidas.³³⁸ Devolveu-se-lhes inclusive dois dos navios tomados, nos quais puderam assim seguir para Negapatão. A medida terá desagradado a Vimaladharmasuriya, que pedira a entrega dos cativos. As fontes batavas inclinam-se a atribuir a este desagrado a responsabilidade pelos dramáticos acontecimentos de 1 de Junho de 1603, quando, no decorrer de uma entrevista de de Weert com o rei, o séquito do último massacrou o comandante da VOC e as dezenas de homens que o acompanhavam.³³⁹ As razões do desentendimento permanecem, no entanto, obscuras. Fosse como fosse, mercê deste volte-face, o que começara por ser uma ameaça de proporções imprevisíveis para o Estado da Índia terminou num desaire neerlandês apenas comparável, até então, ao massacre de Cornelis de Houtman e das suas dezenas de acompanhantes no Aceh em 1600.

Convém notar que o assassinio de de Weert não cavou um fosso intransponível entre Kandy e a VOC, pois as relações entre os dois lados seriam retomadas depois, embora sem consequências de maior. Seria preciso, porém, esperar por 1638 para ocorrerem operações neerlandesas de grande escala contra os portugueses em Ceilão como a que esteve perto de ter lugar em 1603. Independentemente do muito que o Estado da Índia começou a sofrer nesse ano às mãos da VOC noutras paragens, é inegável que, em Ceilão, teve então a sorte do seu lado.

Sebald de Weert foi substituído no comando por Jacob Pietersz. van Enkhuizen, que optou por voltar a Aceh.³⁴⁰ Lá, decidiu seguir com três das suas velas (dois navios e

337 Outra fonte diz que o total de cativos dos navios portugueses seria de duzentas pessoas. Coolhaas, “Een bron,” 505.

338 Ibid.

339 Tiele, “Documenten,” 257. Coolhaas, “Een bron,” 505.

340 Sobre a viagem que levará Pietersz. até Johor, ver Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 30–39.

um *jacht*) para Patane, o porto da costa malaia oriental que, como vimos no capítulo anterior, os neerlandeses tinham começado a frequentar nas suas difíceis demandas de carga pela Ásia do Sueste. A rota óbvia de Aceh para Patane era pelos Estreitos de Malaca, que ainda não tinham sido navegados na sua inteireza pelos batavos. Na ponta sul da península malaia, havia que passar por Johor, com o qual vimos que Jacob van Heemskerck havia entabulado espetacularmente relações, tomando com o seu apoio a nau *Santa Catarina* poucos meses antes, em Fevereiro de 1603. Pietersz. deixou Aceh a 24 de Agosto de 1603. Na sua lenta viagem exploratória pelos Estreitos, começou, a 4 de Setembro, por capturar, a norte de Malaca, uma embarcação portuguesa de cerca de 140 toneladas, aparentemente sem resistência.³⁴¹ Vinha de Negapatão, no Coromandel, com uma carga de arroz e apenas quatro lusos a bordo, acompanhados de um número não especificado de "negros", mulheres e crianças. Alguns dias depois, a 17 de Setembro, logo depois de passar Malaca, o *jacht* e uma chalupa de um dos navios grandes tomaram o que descreveram como um "junco" com portugueses vindo de Macassar, nas Celebes, para Malaca (deteve-se também uma embarcação pequena em que alguns dos tripulantes tentaram escapar).³⁴² A carga consistia em especiarias das Molucas: cravo, noz-moscada e maçã, a par de escravos e escravas. Três dias depois, apresou-se um navio semelhante, um junco identificado como propriedade do rei de Macassar, mas com quatro lusos a bordo, além de uma carga de noz-moscada e maçã.³⁴³ A este, depois de detido, voltou-se a soltar, sem confiscar sequer os bens dos portugueses, provavelmente para não criar problemas com as autoridades de Macassar. É interessante referir que os capturados afirmaram andar uma galé espanhola nas vizinhanças, aparentemente vinda com eles da mesma Macassar.

Prosseguida viagem, Pietersz. deparou-se no princípio de Outubro com um navio de Johor, que lhe forneceu informações importantes. No capítulo passado, deixámos o sultanato com Jacob van Heemskerck, que levou para as Províncias Unidas a *Santa Catarina*, tomada nos Estreitos de Singapura graças a informações vindas de Johor. Levou também para a Europa um embaixador do sultão (que morreu na viagem), deixando em troca uma pequena feitoria lá instalada. Nos cerca de oito meses que haviam decorrido entretanto, não haviam voltado neerlandeses ao sultanato. Os portugueses, pelo contrário, tinham regressado em força à região com uma armada de

341 Ibid., II: relato VIII, 32-33.

342 Ibid., II: relato VIII, 34.

343 Ibid., II: relato VIII, 34-36.

duas naus ou galeões, quatro galés ou fustas e cerca de uma vintena de bantins, um tipo de embarcação ligeira local.³⁴⁴ Vinham aguardar os navios lusos esperados da China e de Macassar, mas, enquanto esperavam, aproveitaram para bloquear o rio de Johor, cortando a comunicação do mar com a capital do sultanato, Batu Sawar, que ficava a cerca de trinta e seis quilómetros a montante do rio. O comandante da armada era Estevão Teixeira de Macedo.

A princípio, Pietersz. limitou-se a pedir ao navio de Johor que o guiasse na fase final da travessia dos Estreitos de Malaca. No percurso, recebeu porém uma carta dos neerlandeses da feitoria em Batu Sawar com mais informações, na sequência do que decidiu subir o rio de Johor para ir dar combate à armada de Teixeira de Macedo.³⁴⁵ A 7 de Outubro, teve lugar um primeiro recontro, onde a superioridade do poder de fogo norte-europeu se fez logo sentir.³⁴⁶ Os portugueses aproveitaram a noite para tomarem o caminho do mar, descendo o rio. Dois dias depois, a 10, deu-se um novo combate, ainda no rio, no seguimento do qual Teixeira de Matos bateu de vez em retirada para o mar alto. Apesar de não se terem registado perdas de navios portugueses, tratou-se de uma inequívoca vitória de Pietersz. A descrição neerlandesa mais detalhada da refrega aponta para que a superioridade da sua artilharia tenha sido a causa principal.³⁴⁷

Após a expulsão dos portugueses do rio, Pietersz. foi recebido com previsível gáudio pelo sultão, Ala'ud-din Ri'ayat Shah III.³⁴⁸ Informaram-no, porém, de que, de momento, não havia pimenta disponível no sultanato, pelo que optou por seguir para Patane com os seus dois navios grandes, enviando o *jacht* para Banten. Chegou ao porto malaio-siamês em Novembro e largou de lá para Banten em Fevereiro do ano seguinte, 1604, de onde partiu de regresso à Europa em Abril.³⁴⁹

344 Ibid., II: relato VIII, 37-38.

345 Ibid., II: relato VIII, 38-39.

346 Ibid., II: relato VIII, 39-41. Para uma descrição circunstanciada dos combates, ver Peter Borschberg, "A Luso-Dutch Naval Confrontation in the Johor River Delta 1603," *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft* 153, nº 1 (2003): 157-175.

347 Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 39-41.

348 Ibid., II: relato VIII, 41-42.

349 Ibid., II: relato VIII, 43-50.

3.2.2. Wybrand van Warwijck: em busca de novas *Santas Catarinas*

É tempo de passar ao contingente principal da primeira expedição da VOC, doze navios partidos da Europa em Junho de 1602 sob o comando do almirante Wybrand van Warwijck.³⁵⁰ Warwijck chegou a Banten em Abril de 1603, por volta da mesma altura em que o seu vice, Sebald de Weert, iniciava a sua fatídica segunda visita a Ceilão, vindo de Aceh. Ficou no porto javanês cerca de seis meses, fundando uma feitoria e despachando alguns navios de volta à Europa. Em Novembro, seguiu com os vasos que lhe restaram para Gresik, no leste de Java, onde fundou outra feitoria. Depois de fazê-lo, porém, arrepiou caminho, largando em Dezembro com quatro navios para Johor, onde, depois das acções de van Heemskerck e de Pietersz., se receava retaliações dos portugueses.³⁵¹

Sabemos o que sucedera logo depois da ida de Pietersz. para Patane em meados de Outubro de 1603: duas galés de Malaca tinham aparecido na barra, incumbidas, como Teixeira de Macedo, de aguardar os navios portugueses esperados de Macau e de escoltá-los até Malaca.³⁵² Depois do sucedido com Pietersz, evitaram, porém, subir o rio até às imediações de Batu Sawar, para não correrem o risco de ver o seu regresso barrado por eventuais neerlandeses que aparecessem depois, como acontecera a Teixeira de Macedo. Assim, limitaram-se a esperar as embarcações de Macau, que chegaram em Fevereiro, seguindo então escoltadas para Malaca. Batu Sawar não foi atacada, mas recebeu a visita de um embaixador com uma carta da nova autoridade suprema residente em Malaca. Tratava-se do já nosso conhecido André Furtado de Mendonça, cuja expedição, largamente inconsequente, a Banten, Amboíno e Ternate se tratou no capítulo anterior. Vimos que largara de Ternate por volta de Maio de 1603 e sabe-se que tomou o comando da praça de Malaca a 1 de Setembro de 1603, posição em que se manteve nos anos seguintes. Nesta primeira troca de correspondência que manteve com Johor, ofereceu ao sultanato a paz a troco da expulsão dos neerlandeses que acolhera, o que foi recusado.³⁵³

350 Sobre esta expedição em geral, *ibid.*, II: relato VIII, 53-88. Coolhaas, “Een bron,” 509-14. Wybrand van Warwijck a sultão de Ternate, Bornéu, 25-2-1604, publicado em Hubert Jacobs, “Admiraal Wybrand Warwyck schrijft aan de sultan van Ternate,” *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde* 125, nº 3 (1969): 344-355 [348-55].

351 Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 69-70.

352 *Ibid.*, II: relato VIII, 50-51.

353 *Ibid.*, II: relato VIII, 51-52.

Quando largou de Gresik para Johor, em Dezembro de 1603, Warwijck não podia saber desta correspondência, que ainda não ocorrera. Já estava, no entanto, a par da expulsão da armada de Teixeira de Macedo por Pietersz. e temia represálias portuguesas contra o sultanato. Estava também ao corrente do insucesso de André Furtado em Maluku. Segundo escreveu em carta ao sultão de Ternate, Said Barakat Shahna, foi a conjugação destas duas informações que o levou a prescindir de uma viagem a Maluku em favor de uma ida a Johor, apesar do calendário das monções o desaconselhar.³⁵⁴ Exactamente por ter sido feita fora do calendário habitual, a jornada de Gresik até Johor foi árdua e longa, findando apenas em Maio de 1604 (houve que parar no caminho em Bornéu, de onde Warwijck enviou a Ternate, tardiamente, um navio com a carta referida ao sultão).³⁵⁵

O almirante não encontrou portugueses em Johor e foi bem recebido pelo sultão, Ala'ud-din Ri'ayat Shah III, a quem presenteou com munições e pólvora. Demorou-se, contudo, pouco, pois, após receber a notícia dos eventos ocorridos em Macau com o *Erasmus* e o *Nassau* – dois navios da sua expedição despachados previamente de Banten para a China –, optou por segui-los, rumando à China via Patane.³⁵⁶

O *Erasmus* e o *Nassau*, com um piloto chinês contratado em Patane, haviam chegado a Macau a 30 de Julho de 1603 e encontrado e tomado a nau do trato, de Gonçalo Rodrigues de Sousa, carregada e prestes a partir para o Japão.³⁵⁷ A captura fora fácil, pois os neerlandeses, com o vento e a maré do seu lado, puderam chegar com rapidez à nau que, “estando sobrecarregada com muita fazenda no convez, e a principal artelharia em baixo e descavalgada”, se rendeu sem resistência, com vinte e dois homens a bordo, incluindo o capitão.³⁵⁸ Dois dias depois, duas embarcações ligeiras portuguesas tomaram um *jacht* pequeno ou patacho que acompanhava os navios norte-europeus, matando os onze tripulantes. Uma fonte batava frisa que, mesmo sabendo isto, os captores fizeram questão de soltar os vinte e dois cativos da nau sem serem molestados, após o que partiram, descarregando e queimando a presa numa ilha perto.³⁵⁹

354 Jacobs, “Admiraal Wybrant Warwyck,” 352–53.

355 Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 71.

356 Ibid., II: relato VIII, 72–74.

357 Ibid., II: relato VIII, 72. Coolhaas, “Een bron,” 510–14. Carta ânua de Colégio de Macau, 27-1-1604, em João Paulo Oliveira e Costa e Ana Fernandes Pinto, eds., *Cartas ânuas do Colégio de Macau (1594-1627)* (Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses - Fundação Macau, 1999), 114–22 [120–21].

358 Ibid., 120.

359 Coolhaas, “Een bron,” 513–14.

O botim foi ou 600 000 ou 1 587 500 florins.³⁶⁰ Tratou-se da segunda "nau da China" tomada por neerlandeses (a célebre *Santa Catarina* fora a primeira). Os dois navios estavam de volta a Patane em Dezembro de 1603 e partiram de volta à Europa no mês seguinte.

Em Patane, Warwijck tratou de contratar um piloto chinês, como o *Erasmus* e o *Nassau* tinham feito antes dele. Partiu no fim de Junho de 1604, mas, apesar de tentar, não conseguiu atingir Macau.³⁶¹ Isso fez com que decidisse seguir antes para o Fujian, a nordeste. Esta província chinesa, contígua à de Guangdong (onde se situavam Macau e Cantão), repartia com ela o grosso do comércio externo marítimo chinês e não havia sido ainda visitada por navios neerlandeses. Warwijck demorou-se lá cinco meses, em conversações inconclusivas com as autoridades locais, vigiado a dada altura por cinquenta juncos de guerra.³⁶² Partiu de volta a Patane em meados de Dezembro de 1604, após uma jornada totalmente infrutífera. Os homens da VOC começavam a perceber que se lhes deparava na China um problema novo, sem equivalente no resto da Ásia por eles visitada até então: um estado poderoso, de dimensões continentais, com um comércio externo fortemente controlado a que parecia difícil ganharem acesso.

Depois de largar do Fujian para o sul, no fim de 1604, Warwijck passou os meses seguintes no que se pode considerar uma jornada exclusivamente de corso.³⁶³ Começou por rondar no fim do ano a costa vietnamita na mira de emboscar navios de Macau. Arrastado em seguida para a ilha de Pulo Condor, aportou a 6 de Janeiro à ilha de Pulau Tiamon, mais a sul. Pensou ir a Johor tentar emboscar três navios que se sabia terem partido de Macau para Malaca, mas desistiu por não receber informações seguras do sultanato. A 8 de Fevereiro, largou em perseguição do que julgou ser uma nau portuguesa que não logrou alcançar. Só depois, ao largo da costa malaia, recebeu mais informações de Johor, remetidas por um vaso seu, o *Vlissingen*, que expedira antes de Pulau Tiamon para Banten.³⁶⁴ O *Vlissingen*, no caminho, encontrara e tomara perto de Pedra Branca, a 14 de Janeiro, uma embarcação portuguesa vinda da Cochinchina. Haviam seguido depois para o rio de Johor, onde encontraram uma armada lusa, que,

360 Não é claro se uma menção neerlandesa a uma captura que valeu 1 587 500 florins se referia a este navio, ou a uma nau tomada em Patane em 1605 de que se fala à frente. BOC, II: 499.

361 Enquanto estiveram nas vizinhanças, uma chalupa neerlandesa que viajava com os navios grandes repeliu um assalto de embarcações ligeiras portuguesas. Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 74–75.

362 Blussé e Moor, *Nederlanders overzee*, 195–99.

363 Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 77–79.

364 Ibid., II: relato VIII, 79–80, 82–83.

não se atrevendo embora a atacá-los, lhes tomou um batel que tentaram mandar a Batu Sawar. Depois de cinco dias de expectativa em que enfrentara a armada sem que esta atrevesse a atacá-lo, largara para sul, para Bintan, de onde remeteu as referidas novas ao seu comandante.

Enquanto continuava patrulhando o largo da costa oriental malaia, Warwijck recebeu de novo notícias de Johor, informando-o de que a armada portuguesa lá fora reforçada, era comandada pelo próprio André Furtado de Mendonça e se preparava para atacar Batu Sawar.³⁶⁵ Recebeu também novas de Patane que terá julgado mais importantes, pois foi para lá que terminou por se dirigir, depois da ronda infrutífera pela costa. O chamariz foi a informação que um dos três navios lusos esperados de Macau, uma nau de mercadores, fora afinal ter ao porto malaio-siamês, por se ter danificado na viagem (os outros dois prosseguiram viagem até Malaca; um era a nau do trato de João Caiado de Gamboa, ida e vinda do Japão em 1604; o outro era um galeão da Coroa que escoltava as duas naus).³⁶⁶ A embarcação em Patane era a nau *Santo António*. Apesar das relações formalmente pacíficas do reino com o Estado da Índia, os neerlandeses conseguiram a anuência da rainha, Raja Hijau, para atacarem o navio, a troca da partilha do botim.³⁶⁷ Chegado ao porto com os seus dois vasos no fim de Março de 1605, Warwijck intimou os portugueses a entregarem-lhe o navio ou combater. Indiferentes a matérias de honra, os lusos escolheram a primeira opção, evacuando a embarcação de noite. Apesar de não terem então levado carga, os próprios captores reconheceram que o melhor do botim fora evacuado previamente (foi levado até Kedah e mandado de lá a Malaca e a outros lugares).³⁶⁸ Tratou-se da terceira "nau da China" capturada por neerlandeses, depois da célebre *Santa Catarina*, em 1603, e da nau tomada em Macau pelo *Erasmus* e pelo *Nassau*, também em 1603.

Por volta do mês seguinte, Abril, Warwijck viu o *Vlissingen* rejuntar-se-lhe, vindo do sul. Na viagem, tornara a escalar Johor e voltara a encontrar lá navios

365 Ibid., II: relato VIII, 80-81.

366 Câmara de Malaca a rei, Malaca, 3-12-1605, em António da Silva Rego, ed., *Documentação ultramarina portuguesa*, vol. I (Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960), 145-51 [145-46]. "Relação do estado em que estavam as coisas da Índia no ano de 1605", publicada em Francisco Mendes da Luz, *O Conselho da Índia: contributo ao estudo da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII* (Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952), 417-44 [430-31].

367 Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 81-82. Para uma descrição detalhada da captura, ver Peter Borschberg, "The Seizure of the Santo António at Patani. VOC Freebooting, the Estado da Índia and Peninsular Politics, 1602-1609," *Journal of the Siam Society* 90, nº 1-2 (2002): 59-72.

368 Os portugueses estimaram o valor da carga perdida em 80 000 cruzados. Não é claro se uma menção neerlandesa a uma captura que valeu 1 587 500 florins se referia a este navio, ou à nau do Japão tomada em Macau em 1603. Ibid., 63, 66-67. BOC, II: 499.

portugueses, como acontecera meses atrás, quando descera de Pulau Tiamon a Bintan: desta vez, um “navio de guerra” (*oorlogschip*) escoltando um punhado de embarcações ligeiras destinadas a Macau, Manila, Molucas e Cochinchina.³⁶⁹ Ao contrário da primeira vez, os portugueses atacaram-no, embora sem resultado, pois o combate, que durou um dia, teve um desfecho inconclusivo. A par do *Vlissingen*, aportaram a Patane três velas neerlandesas comandadas por Kornelis Bastiaansz., vindas das Molucas. Tinham partido da Europa depois de Warwijck, integradas na segunda expedição enviada à Ásia pela VOC, no fim de 1603 (Bastiaansz. era o segundo em comando, depois do almirante Steven van der Hagen; o subcapítulo seguinte tratará da história desta expedição).

Warwijck e Bastiaansz. largaram por volta de Outubro de 1605 para Banten, depois de uma estadia de meses em Patane (sobre esta, há que mencionar o episódio da captura, em Junho, de mais um navio presumivelmente português, uma pequena embarcação vinda de Solor com sândalo).³⁷⁰ No caminho, pararam ambos em Johor, onde mantiveram conversações importantes com o sultão Ala'ud-din Ri'ayat Shah III e o seu irmão, Raja Bongsu, afecto aos neerlandeses. Reinava no sultanato uma compreensível inquietação depois de um ataque português no princípio do ano chefiado pelo próprio André Furtado de Mendonça, quando não estavam lá navios batavos.³⁷¹ Inspirada de certeza no arrasamento da anterior capital de Johor por Paulo da Lima Pereira em 1587, a tentativa lusa de expugnação de Batu Sawar havia desta vez falhado, mas não havia garantias de que não se repetiria. Daí as instâncias dirigidas aos dois comandantes da VOC para atacarem a armada estacionada em Malaca. O pedido teve um acolhimento favorável de Bastiaansz., mas não de Warwijck, provavelmente por este já ter os porões dos seus navios cheios e prestes para regressar à Europa. Constatada a recusa de Warwijck e as insuficiências de homens, pólvora e munições dos dois navios de Bastiaansz., o sultão cedeu em desistir da expedição a Malaca a troco de ofertas de artilharia e munições, ao que os neerlandeses acederam. Ambos os

369 Commelin, *Begin ende voortganch*, II: relato VIII, 82.

370 Ibid., II: relato VIII, 83.

371 André Furtado valeu-se da ajuda, entre outros, da nau de João Caiado de Gamboa e do galeão que a escoltava, os dois navios vindos de Macau de que a *Santo António*, tomada em Patane, se separara e que o comandante português, encontrando no caminho, incorporou na sua armada, atrasando-lhes a viagem. Isto obrigou à invernada posterior dos dois vasos em Malaca, onde já não encontraram monção para seguir para a Índia nessa estação. Ibid., II: relato VIII, 83-84. Rego, *Documentação ultramarina*, I:146-47.

comandantes largaram em seguida para Banten, de onde Warwijck partiu para a Europa em Fevereiro de 1606.

A frota de Warwijck e de de Weert não foi aprestada de início pela VOC e, como o grosso das expedições anteriores das *voorcompagnieën*, parece ter seguido para uma simples viagem comercial, pelo menos formalmente. Como se viu, os estatutos da nova companhia, redigidos em 1602, também não faziam ainda adivinhar a viragem belicista que viria pouco depois. No entanto, nem de Weert, em Ceilão, nem o seu sucessor Pietersz., em Johor, nem ainda o próprio Warwijck, em Patane, e os seus subordinados do *Erasmus* e do *Nassau*, em Macau, hesitaram em atacar portugueses sem provocação. Antes de largar de Banten para Gresik, em 1603, Warwijck deixou por escrito a um subalterno seu um conjunto de recomendações práticas sobre os modos de andar às presas contra os navios lusos.³⁷² E, antes de falecer, o malogrado de Weert embarcou inclusive numa empresa que, a ter tido êxito, resultaria na aquisição por conquista de uma fortaleza do Estado da Índia pela companhia. Isto aponta para a forte probabilidade de ambos terem partido das Províncias Unidas com ordens já bastante beligerantes que não chegaram até nós. Fosse como fosse, a mudança de política só se tornou clara e pública com a primeira frota aprestada na íntegra pela VOC, que largou para a Ásia no fim de 1603 e que, aos propósitos comerciais das expedições precedentes, juntava já objectivos declaradamente militares.

3.3. A expedição de Steven van der Hagen

As instruções escritas secretas de Steven van der Hagen, comandante da segunda expedição da VOC, partida em 1603, eram precedidas de uma introdução em que se anunciava e fundamentava a decisão de tomar a ofensiva na Ásia contra os portugueses

372 Em particular, identificou e descreveu três lugares adequados para esperar por presas portuguesas: os Estreitos de Singapura, onde tinham de passar os navios vindos de Japão, Macau, Sião e Cochinchina e onde lembrou que van Heemskerck tomou a *Santa Catarina* em 1603; um local, "Lusapara bij Sinapate", que não foi possível identificar, onde tinham de passar as embarcações vindas de Maluku, Amboino, Banda e Timor; um local quarenta milhas a oeste de Malaca, onde lembrou que James Lancaster tomou uma nau de São Tomé em 1602. Acrescentou ainda que os navios partiam da Índia Ocidental para Malaca em Abril ou Setembro, de Malaca para Macau em Julho, de Macau para Malaca em Dezembro, e de Malaca para a Índia Ocidental em Janeiro; por fim, os navios de Portugal chegavam à Índia em Setembro. Commelin, *Begin ende voortgangh*, II: relato VIII, 67–68.

e os seus aliados.³⁷³ Invocava-se, para tal, a oposição violenta dos mesmos portugueses ao comércio que os neerlandeses haviam começado a praticar em boa amizade com povos orientais, citando expressamente casos de ataques lusos a Banten e a Amboíno e a outras ilhas das Molucas, em represália pelos contactos estabelecidos pelos locais com os navios das Províncias Unidas. Referia-se também a execução injusta em Macau de quinze ou dezasseis neerlandeses que procuravam somente reabastecer-se em terra, e homicídios semelhantes em Tidore, nas Molucas, e noutros sítios não nomeados. Mencionava-se, por fim, o incitamento e o suborno de autoridades locais por portugueses para actuarem contra os recém-chegados norte-europeus, de que teria resultado a execução e o cativoiro de muitos deles, como em Banten e no Aceh. Por tudo isto, a VOC, para sua protecção, dos povos orientais seus amigos e do comércio mantido com eles, declarava a sua intenção de atacar portugueses e aliados, para o que fora já autorizada pelos Estados-Gerais.³⁷⁴

Em conformidade com tal intenção, nas instruções propriamente ditas mandava-se van der Hagen ir, em primeiro lugar, com dez dos seus navios às Ilhas Comores, no norte do Canal de Moçambique, esperar e atacar as naus da Carreira da Índia na sua viagem de ida.³⁷⁵ Deveria manter-se lá até 25 de Agosto, após o que rumaria à costa ocidental indiana, a Goa, onde continuaria a espera das naus da Carreira até cessar de todo a monção em que elas chegavam. Procuraria além disso destruir todos os navios portugueses que encontrasse e estabelecer boas relações com os estados locais, prometendo-lhes que seriam apoiados contra o Estado da Índia por esquadras a expedir anualmente para a região (nomeou-se expressamente os reis de “Cambaia”, Dabul, Calecute e “Chilon” como poderes possíveis de contactar).³⁷⁶

Só depois desta beligerante incursão pelo Índico Ocidental, van der Hagen se dirigiria à Ásia do Sueste, onde, primeiro, tentaria persuadir o sultanato malaio de Johor a tomar com o seu auxílio a posição lusa vizinha de Malaca.³⁷⁷ Caso não o encontrasse pronto para tal, deveria, como na Índia Ocidental, prometer-lhe o envio anual de esquadras à região e incentivá-lo a ir-se preparando para atacar a praça com a próxima a

373 ONG, III: 146-47. Sobre esta expedição em geral, ver Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I. ONG, III: 146-213. Tiele, “Documenten,” 258-338. Diário de Hendrick Jansz. Craen, publicado em MacLeod, *De Oost-Indische compagnie*, I: 20-51.

374 Sobre os incitamentos em Março e sobretudo em Novembro de 1603 dos Estados-Gerais à nova companhia para atacar os portugueses na Ásia, ver RSG, XII: 625-26, 630-31.

375 Tiele, “Documenten,” 258-64.

376 Ibid., 262.

377 Ibid., 263-64.

chegar. Mesmo vendo rejeitada em Johor a sua proposta de acção conjunta contra Malaca, deveria seguir para esta e infligir aí todo o dano possível aos portugueses. Prosseguiria subsequentemente para as Molucas, onde tinha ordens para apoiar Ternate contra o Estado da Índia, ajudando inclusive a retomar-lhe fortalezas.

Todas estas ordens se transmitiram numas instruções secretas que só foram abertas e lidas com a viagem em andamento, perto do Equador.³⁷⁸ Foram mal recebidas pelo pessoal da frota, que alegou não ter sido contratado para tarefas bélicas, o que criou vários problemas a van der Hagen durante a jornada. O próprio almirante não gostou, por um lado, de não ter sido informado antes do teor das instruções e, por outro, da omissão de ordens em relação a Amboíno, cuja conquista defendia. Sintetizando, pode dizer-se que as instruções continham pelo menos duas novidades importantes: as ordens inequívocas para atacar portugueses e aliados, por um lado, e o projectado desvio pelo Índico Ocidental durante a viagem até à Ásia do Sueste, por outro. Até então, os navios neerlandeses quase não se tinham aventurado a oeste de Ceilão, de certeza porque se sabia que o grosso do poder português estava na costa ocidental indiana. Agora que se decidira claramente passar à ofensiva contra a Monarquia Católica no Oriente, começava-se logo por mandar uma esquadra desafiar o Estado da Índia defronte de Goa, a sua capital. Para além deste acto simbólico, tencionava-se também atingir a Carreira da Índia e a navegação lusa em geral na região, onde se desejava ainda estabelecer alianças antiportuguesas com os poderes locais.

No entanto, as motivações para a primeira ida em força de navios das Províncias Unidas à costa ocidental indiana não foram exclusivamente militares. Como se sabe, os neerlandeses tinham ido à Ásia em busca das especiarias indonésias (a pimenta de Java e de Samatra, o cravo de Amboíno e Maluku e a noz-moscada e a maçã de Banda), mas, uma vez lá chegados, perceberam rapidamente a importância dos têxteis indianos como moeda de troca no comércio da região. Mais tarde ou mais cedo, era inevitável que comessem a frequentar eles próprios os dois principais centros produtores daqueles têxteis: o Coromandel, no sul da costa oriental indiana, e o Guzerate, no norte da costa ocidental. Van der Hagen foi encarregue de estabelecer relações comerciais com as duas zonas: em Goa, dois navios seriam enviados ao Guzerate, um encarregue de comprar anil e açúcar para levar para a Europa, o outro têxteis para a Ásia do Sueste; na viagem

378 Ibid., 269-70.

posterior, outros dois vasos deveriam ir ao Aceh, em Samatra, de onde partiriam a explorar os mercados de Bengala e do Coromandel.³⁷⁹

Antes de van der Hagen, já dois fatores de uma das *voorcompagnieën* haviam tentado ir ao Guzerate a partir do Aceh, num navio asiático.³⁸⁰ Seria em princípio uma questão de tempo até os neerlandeses entrarem no Índico Ocidental, atraídos pelos têxteis guzerates. Isso, por si só, constituiria já um risco acrescido para a navegação portuguesa na região, sujeita a encontros acidentais potencialmente hostis com os norte-europeus. Mas van der Hagen ia ao Índico Ocidental incumbido de atacar expressamente os navios portugueses, sobretudo as naus da Carreira da Índia, o que era bastante pior. Já se viu como os recontros com navios europeus representaram uma ameaça de novo tipo para a navegação intra-asiática lusa. Ataques organizados longe das águas próximas da Europa eram também uma ameaça nova para a Carreira da Índia. Quase desde o princípio da sua existência que tivera de lidar com os perigos da pirataria e do corso junto de Portugal e dos Açores, mas, nos portos europeus lusos, contara quase sempre com as forças navais da Coroa para saírem em sua defesa, melhor ou pior. Durante a viagem, pelo contrário, os navios estavam entregues a si próprios, um risco agravado pela sua aversão a viajarem em conjunto. E os próximos anos iriam mostrar que também não podiam contar em Goa com uma força naval de alto bordo capaz de os defender à chegada à Índia.

3.3.1. Corso e diplomacia no Índico Ocidental e conquistas nas Molucas

Steven van der Hagen partiu das Províncias Unidas em Dezembro de 1603 como comandante designado de doze navios, dobrou o Cabo da Boa Esperança em Junho, e chegou com dez velas à Ilha de Moçambique a 27 de Julho.³⁸¹ Não encontrou surto no porto mais que um navio de alto bordo, a chamada nau do trato, que assegurava a viagem anual da carreira Goa-Moçambique e que contava cerca de setecentas

379 Ibid., 261-63.

380 Convidados depois a visitar Calecute, no Malabar, foram capturados no caminho, entregues aos portugueses e executados. H. Terpstra, *De opkomst der westerkwartieren van de Oost-Indische compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1918), 16-18.

381 MacLeod, *De Oost-Indische compagnie*, I: 40. Sobre a passagem de van der Hagen pelas costas oriental africana e ocidental indiana, ver Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 100-07.

toneladas.³⁸² Apesar dos disparos da artilharia da fortaleza, foi facilmente tomada pelas lanchas dos navios norte-europeus, armadas com artilharia de pequeno calibre e apoiadas por um *jacht*. Retirada do ancoradouro, foi esvaziada da sua carga de marfim e posteriormente incendiada. A população recolheu-se à fortaleza, para a defesa da qual haveria entre 30 a 60 homens disponíveis, conforme as versões, além de poucas munições. Os neerlandeses puderam assim desembarcar sem resistência uma força de 150 homens, embora esta também não tenha feito mais que queimar uma casa. Mais nociva foi a captura de seis embarcações pequenas durante a estadia na ilha, uma das quais foi convertida em *jacht* e integrada na esquadra.³⁸³

Van der Hagen permaneceu em Moçambique até 15 de Agosto, esperando pela armada aguardada de Portugal, que o seu regimento lhe mandara emboscar mais a norte, nas Comores, como vimos.³⁸⁴ Ainda teve que contrariar os ímpetos do seu conselho de guerra, que quis tentar o ataque à fortaleza (que seria, de facto, empreendido pelos dois próximos almirantes da VOC que passaram pela ilha, como veremos à frente).³⁸⁵ Deixando três navios ligeiros para trás, largou da ilha sem a armada aparecer e, depois de escalar ainda as Comores e atravessar o Índico Ocidental, chegou a 26 de Setembro a Goa, onde se ficou quase um mês.³⁸⁶ Em Goa, esperou novamente em vão pela armada de Portugal, que continuou sem aparecer. Não teve ocasião de fazer presas, apesar de poder até fundear imperturbadamente no surgidouro habitual das naus – onde não encontrou, no entanto, naus para atacar. A impotência das duas fortalezas vizinhas – a de Bardez e a da chamada ponta de Gaspar Dias, na Ilha de Goa – para impedir os neerlandeses de ancorarem ali foi explicada por uma alegada má qualidade da pólvora, que teria incapacitado a sua artilharia. Que o problema era mais fundo, prova-o, porém,

382 Luz, *O Conselho da Índia*, 420. Câmara de Goa a rei, 1604, em APO, I-2: 128-34 [131]. Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 3. MacLeod, *De Oost-Indische compagnie*, I: 40.

383 A embarcação convertida em *jacht* deslocava cerca de 120 toneladas e transportava marfim e arroz; a evacuação, parcial, da gente a bordo antes da captura parece ter respeitado as hierarquias sociais e raciais em vigor: os portugueses brancos escaparam num batel, os outros tripulantes saltaram borda fora e fugiram a nado ou pereceram na tentativa; a bordo ficaram apenas cerca de uma vintena de escravos, quase todos mulheres. A embarcação pertencia a um tal Bernardo Fernandes, vinha de Sofala e levaria cerca de 150 pessoas, cerca de 100 delas escravos para venda. As outras embarcações tomadas, descritas como “pangaaios”, transportavam apenas arroz e milho. Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 3. MacLeod, *De Oost-Indische compagnie*, I: 41, 45.

384 Ibid., I: 46.

385 Tiele, “Documenten,” 294.

386 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 4, 7. ONG, III: 164-65. Câmara de Goa a rei, 1604, em APO, I-2: 128-34 [131]. MacLeod, *De Oost-Indische compagnie*, I: 46-51. Luz, *O Conselho da Índia*, 419.

a decisão célere que se seguiu pouco depois de construir uma nova fortaleza expressamente para proteger o surgidouro, o futuro forte da Aguada.

Os portugueses lamentaram não terem no porto um galeão sequer para lançar contra os inimigos, mas, se os galeões, como as naus da Carreira, não podiam ancorar senão neste surgidouro – o que não é muito claro – teriam sido presa fácil para tantos navios neerlandeses. Assim, as únicas embarcações que estes encontraram na barra foram galés e uns “navios de guerra” de tipo não especificado, talvez fustas.³⁸⁷ Ainda consideraram atacar os últimos, fundeados algures em Bardez, mas a multidão de gente que, na praia, os defendia dissuadiu-os (deduz-se que os navios teriam de estar fundeados muito próximos da costa). Quanto às galés, nada fizeram para os atacar a eles, contentando-se com vigiá-los e escapando, graças à sua mobilidade, às tentativas para capturá-las.

A esquadra largou para sul, para a região do Malabar, quando viu surgirem mais onze “navios de guerra” portugueses na barra.³⁸⁸ Provavelmente, estas embarcações fizeram parte da armada de vinte navios de remo mandada de Goa no encalço dos inimigos, para tentar impedi-los de contactarem com terra. Não cumpriu o objectivo, pois, no Malabar, os neerlandeses puderam desembarcar quer em Cananor, quer em Calecute, quer no porto de “Chitua” (para onde os mandaram, de Calecute, ir ter com o soberano local, o samorim, ausente então da sua capital). Houve, no entanto, a registar dois recontros da armada com as “lanchas e pataxos” da esquadra da VOC.³⁸⁹ Os norteeuropeus chamaram aos navios adversários “fragatas” e, no primeiro recontro, tomaram um, que encalhou e era tripulado por oitenta homens, quinze portugueses e sessenta e cinco “mouros”, a maioria dos quais morreu afogada depois de fugir deitando-se à água.³⁹⁰

No Malabar, no sudoeste da Índia, van der Hagen visitou os reinos de Cananor e de Calecute. Vimos que levava instruções expressas para cultivar alianças com soberanos da costa ocidental indiana e, pela sua relação historicamente difícil com o Estado da Índia, os dois reinos em questão eram uma escolha óbvia.³⁹¹ Entre os pequenos estados costeiros em que o Malabar se dividia e que viviam da exportação da

387 “Oorlochs Schepen”. Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 4.

388 Ibid., III: relato I, 7.

389 Câmara de Goa a rei, 1604, em APO, I-2: 128-34 [131].

390 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 8. ONG, III: 168-70.

391 Thomaz e Flores, “Malabar.” Thomaz, “Calecute.”

pimenta, Calecute, o grande empório da região até 1500, fora o que mais sofrera com a chegada dos portugueses e que mais vezes os combatera e às suas intenções monopolistas em relação ao comércio de especiarias. Na vanguarda da luta esteve a comunidade islâmica local, os mappilla, transformada pelo conflito no braço naval do soberano hindu do reino, o samorim de Calecute. Os mappilla do Malabar foram os grandes inimigos marítimos dos portugueses na Ásia no século XVI. Os dois ramos principais da comunidade eram os mappilla de Calecute e os de Cananor (historicamente menos acirrados contra Goa). Os últimos, pela sua crescente importância, lograram inclusive tomar o poder político no seu reino, depondo os antigos soberanos hindus. Algo de parecido terá estado em risco de acontecer em Calecute, o que levou a uma inversão de alianças inesperada no fim do século, com o samorim a alistar em 1599 a ajuda do Estado da Índia para prender o chefe local mappilla, o *kunjali* (numa operação chefiada pelo já nosso conhecido André Furtado de Mendonça). A situação encontrada pelos neerlandeses em 1604 pode ser assim comparada à que, como vimos atrás, se lhe deparou alguns anos antes em Aceh: Calecute era o inimigo histórico dos portugueses na região, mas vigorava entre as duas partes uma paz recente (e desconfiada).

Steven van der Hagen contactou, o chamado *ali raja* de Cananor e o samorim, que responderam de maneira diferente. O *ali raja* escreveu ao almirante uma carta, comunicando-lhe a antiguidade dos laços que ligavam a sua família aos portugueses e que não pretendia agora quebrar. Embora tivesse o cuidado de não hostilizar os recém-chegados, pediu-lhes que se retirassem, o que foi satisfeito – apesar de, como em Moçambique, van der Hagen ter tido de refrear os ímpetos dos seus comandantes, que queriam tomar a pequena fortaleza lusa de Cananor.³⁹² Já o samorim recebeu van der Hagen em pessoa e os neerlandeses encontraram nele o aliado local que procuravam, como se viu pelo tratado escrito que resultou das conversações, onde ficou firmada – no papel – uma aliança indissolúvel contra os portugueses e os seus associados para os expulsar de Calecute e de toda a Índia.³⁹³ Acordou-se que a VOC enviaria, na próxima oportunidade, navios e gente ao Malabar, assim como feitores para residirem em Calecute, onde deveria ser construída uma fortaleza que ficaria na posse e jurisdição da companhia. Estabeleceu-se também que ninguém poderia navegar sem salvo-condutos do samorim entre Goa e o Cabo Comorim, na ponta sul da Índia, sendo considerado boa

392 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 7-8. ONG, III: 167-68. Tiele, “Documenten,” 294.

393 ONG, III: 204-05.

presa quem fosse apanhado sem um. Nenhuma das duas partes poderia negociar a paz com os portugueses sem o consentimento da outra.

Como já se disse, embora Calecute fosse, historicamente, o inimigo por excelência dos portugueses no Malabar, encontrava-se então em paz com o Estado da Índia. Residia na cidade um feitor da Coroa, que tentou impedir que os neerlandeses lá negociassem. E um padre jesuíta protestou junto do samorim pelo bom acolhimento dado a van der Hagen, achando-o, na aparência, “dezejozo de conversar a paz” e recebendo garantias de que “que inteiramente cumpreria co nossa amizade, o que assy fes no publico”.³⁹⁴ Veremos que o soberano de Calecute soube manter a mesma prudente duplicidade durante as duas passagens seguintes de esquadras da VOC pelo Índico Ocidental, em 1607 e 1608.

Depois de despedir-se do samorim, van der Hagen dividiu a esquadra, enviando dois navios a norte sondar os mercados do Guzerate – como constava das suas instruções – e seguindo com os restantes para Cochim, a sul. Aí, avistou algumas embarcações fundeadas no porto, onde, porém, preferiu não entrar, por não dispor de pilotos para o guiarem.³⁹⁵ Prosseguiu assim para Ceilão, aportando a um lugar perto de Colombo, onde os seus homens perseguiram e fizeram encalhar dois “pangaios” portugueses, conseguindo ainda salvar deles alguns têxteis de algodão.³⁹⁶ O seu conselho de guerra quis então tentar a conquista da praça de Colombo, como já sucedera em Moçambique e em Cananor, o que van der Hagen voltou a impedir.³⁹⁷

Quanto à jornada dos dois navios enviados a norte, foi proveitosamente destrutiva, causando mais danos do que tudo o que o grosso da esquadra de van der Hagen fez na costa indiana. Segundo fontes portuguesas, seguiam acompanhados de um “patacho”, que foi tomado por uma armada de remo lusa em Surate, no Guzerate, já somente com um homem a bordo. A mesma armada, porém, não pôde impedir que ficasse instalada na cidade uma feitoria da VOC; e uma fonte afirma que, apesar de muito numerosa, também nada pôde fazer contra os dois navios grandes, que se “fizerão

394 Luz, *O Conselho da India*, 420–21.

395 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 34.

396 ONG, III: 177.

397 Tiele, “Documenten,” 293–95.

á vela não fazendo caso da armada de remo, como cousa que tão pouco nojo lhes podia fazer, sendo [eles] duas navetas, e os navios mais de cincoenta”.³⁹⁸

Os neerlandeses perderam um patacho nesta sua passagem pela costa norte da Índia Ocidental, mas, por sua vez, capturaram e incendiaram duas naus portuguesas na região: uma, a *São João*, propriedade do capitão de Ormuz, tomada perto de Chaul, à ida para Surate; outra, designada apenas como uma “náó de Dio”, à vinda de Surate.³⁹⁹ Mais importante, quando voltavam a sul, queimaram também um navio em Cochim – propriedade do capitão de Malaca, Fernão de Albuquerque – fazendo assim o que van der Hagen não ousara quando lá estivera: atacar embarcações fundeadas no porto.⁴⁰⁰ Este, lembremo-lo, era, a par de Goa, o porto de chegada habitual das naus da Carreira da Índia, e o ataque veio revelar a sua preocupante vulnerabilidade. Os dois navios rumaram em seguida a Ceilão, onde se quedaram no sudoeste da ilha, na ponta de Gale, durante meses, capturando vários vasos portugueses vindos do Golfo de Bengala.⁴⁰¹ Já em 1605, tiveram um recontro inconclusivo, em Gale, com dois ou três galeões lusos enviados no seu encalço, após o que largaram de Ceilão para Aceh e para Banten. Os galeões faziam parte de uma armada de cinco velas que se chegou a ajuntar em Chaul em Janeiro de 1605 para mandar atrás dos neerlandeses, mas da qual acabaram por partir para sul apenas dois galeões, aos quais se terá talvez juntado outro em Cochim.⁴⁰²

Antes de passar ao que van der Hagen fez na Ásia do Sueste, convém fazer um breve balanço desta primeira passagem significativa dos neerlandeses pelo Índico Ocidental. Apesar de terem capturado alguns navios portugueses, há que dizer que, no

398 Câmara de Goa a rei, 1605, em APO, I-2: 135-39 [137]. Segundo outra versão, o mau tempo teria impedido a armada de atacar os vasos inimigos depois de chegar e, quando amainou, eles já teriam partido. Luz, *O Conselho da Índia*, 422-23.

399 A primeira das naus, vinda de Goa para Ormuz, recolhera a Chaul por causa dos neerlandeses, mas o vice-rei mandara notícia a Chaul de que eles haviam partido para sul, sem suspeitar do regresso destes dois navios destinados a Surate. Diz-se que, “com grande desordem se entregou”. A carga viva que transportava, de 150 cavalos, foi queimada com o navio. Câmara de Goa a rei, 1604, em APO, I-2: 128-34 [133-34]. Câmara de Goa a rei, 1605, em *ibid.*, I-2: 135-39. Luz, *O Conselho da Índia*, 421-22. Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, Goa, 23-12-1605, transcrito em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 121-24 [122].

400 Antes de queimá-la, tiraram-lhe dez a doze peças de artilharia. Câmara de Goa a Rei, 1605, em APO, I-2: 135-39 [136-37]. Luz, *O Conselho da Índia*, 423. Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, Goa, 23-12-1605, transcrito em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 121-24 [122].

401 Os números apontados variam muito conforme as fontes: uma refere três presas, outra quatro ou cinco, outra seis, outra, menos credivelmente, dezasseis a dezoito. Câmara de Goa a rei, 1605, em APO, I-2: 140-60 [143-46]. Luz, *O Conselho da Índia*, 429. ONG, III, 202-03. François Pyrard e François Martin, *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)... suivi en annexe de la Relation du voyage des Français à Sumatra de François Martin de Vitre 1601-1603*, ed. Xavier de Castro (Paris: Chandeigne, 1998), 660.

402 Câmara de Goa a Rei, 1605, em APO, I-2, 135-39 [138]. Luz, *O Conselho da Índia*, 427-30.

tocante às embarcações da Carreira da Índia propriamente ditas, não conseguiram nada. A razão – pouco lisonjeira para os portugueses – foi que a armada partida de Lisboa para a Índia em 1604 teve uma viagem desastrosa: os cinco navios que a compunham largaram a 30 de Abril, uma data muito tardia, e, por conseguinte, três voltaram a Lisboa, um perdeu-se no Canal de Moçambique e o quinto teve de invernar em Moçambique (onde chegou fora de época, quando os vasos que van der Hagen lá deixara já haviam seguido para a Índia). Ou seja, num ano em que a VOC tinha envidado um esforço considerável para perturbar o funcionamento da Carreira, não foi precisa, afinal, a sua intervenção para garantir que nenhum navio português chegasse em tempo útil à Ásia. Parecia que não era preciso a navegação da Carreira ser atacada para apresentar maus resultados. Veremos que não foi a última vez que tal aconteceu.

Voltando à jornada do corpo principal da esquadra, Steven van der Hagen partiu de Ceilão para a Ásia do Sueste com os oito navios que lhe restavam (os três deixados para trás em Moçambique haviam-se-lhe rejuntado entretanto na costa ocidental indiana). O plano inicial era seguir pelos Estreitos de Malaca até Johor, mas o adiantado da monção fez com que se preferisse ir antes a Banten, em Java, pelo oeste de Samatra e pelo Estreito de Sunda, enviando apenas o *Delft* para Aceh (para de lá se fazer ao Coromandel, na Índia, conforme as instruções trazidas da Europa).⁴⁰³ O almirante chegou a Banten no último dia do ano de 1604. Aí, deparou-se-lhe uma escolha semelhante à que o seu antecessor Wybrand van Warwijck enfrentara cerca de um ano antes: ir a Johor ou às Molucas. Vimos que as suas instruções o mandavam ir primeiro ao sultanato malaio e a Malaca, e só depois a Ternate. Não se conhece as instruções de Warwijck, mas sabe-se que havia optado por seguir de Java para Johor em Dezembro, no calendário adequado para seguir na direcção oposta, rumo às Molucas. Van der Hagen decidiu ao contrário, aproveitando a monção favorável para partir para Amboíno na segunda metade de Janeiro.⁴⁰⁴ É possível que saber que Warwijck largara para Johor haja contribuído para a decisão: depois de a primeira frota da VOC ter mandado apenas um navio às Molucas, era natural que van der Hagen sentisse a necessidade de compensar, deixando ao seu predecessor – que ainda não voltara a Banten – o cuidado de cobrir Johor e os Estreitos de Malaca.

403 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 34. Tiele, “Documenten,” 292, 295.

404 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 35. ONG III, 182.

Van der Hagen chegou em Fevereiro de 1605 a Amboíno, depois de tomar no caminho um navio português ido de Malaca para a mesma Amboíno.⁴⁰⁵ O almirante havia estado na ilha cinco anos antes e participara na primeira tentativa neerlandesa contra a fortaleza do Estado da Índia lá. Vimos no capítulo anterior que o assalto falhou, mas os meios ao dispor de van der Hagen garantiram desta vez que os lusos não tentassem sequer resistir e a praça foi entregue sem combate pelo seu capitão, Gaspar de Melo.⁴⁰⁶ A conquista não estava prevista nas instruções, onde apenas se recomendava ao almirante apoiar o sultanato de Ternate contra os portugueses em Maluku. O vice-almirante de van der Hagen, Kornelis Bastiaansz., viajou de seguida até à mesma Maluku, onde se apoderou, também em 1605, da fortaleza lusa de Tidore, embora desta vez contra uma defesa mais obstinada do capitão, Pedro Álvares de Abreu.⁴⁰⁷ Antes do assalto à fortificação, os neerlandeses capturaram e incendiaram duas naus fundeadas à sua sombra.⁴⁰⁸ Uma tinha cerca de mil toneladas, outra seiscentas e, depois de previamente bombardeadas, foram tomadas à abordagem, reconhecendo os atacantes que as tripulações se haviam defendido bem. Como os missionários jesuítas na região vinham avisando desde as primeiras aparições dos norte-europeus, a conquista das duas vulneráveis praças não ofereceu dificuldades de maior, mesmo em Tidore. E veremos que, tal como havia sido largamente incapaz de reforçá-las, o Estado da Índia não logrou sequer tentar nada para reavê-las.

No subcapítulo anterior, vimos o que Kornelis Bastiaansz. fez depois de largar de Maluku para Patane, onde se encontrou com Wybrand van Warwijck, com quem também esteve posteriormente em Johor, antes de partir de volta à Europa. Quanto a Steven van der Hagen, regressou a Banten depois de uma viagem a Banda e largou para a Europa ainda em Outubro de 1605.⁴⁰⁹

405 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 35. ONG III, 184-85.

406 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 35-36. ONG III, 185-87. Tiele, “Documenten,” 281–92, 337–38.

407 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 36-39. ONG III, 188-98.

408 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 36-37. ONG III, 189-90.

409 Adiantou-se ao seu predecessor Warwijck, que só chegou a Banten, vindo de Johor, em Dezembro de 1605, largando para a Europa em Fevereiro de 1606.

3.3.2. Os primeiros estabelecimentos na Índia: Guzerate e Coromandel

Falta falar dos três navios de Steven van der Hagen que não o acompanharam da Índia até Banten. Vimos já que dois deles foram instalar uma feitoria a Surate, no Guzerate, de onde desceram até Ceilão, capturando ou destruindo no caminho três naus, número a que juntaram mais um punhado de capturas enquanto rondaram a ponta de Gale, na mesma Ceilão, após o que seguiram um para Aceh e outro para Banten. A feitoria de Surate foi a única posição permanente que a VOC tentou estabelecer em todo o Índico Ocidental na sua primeira década de existência, o que aponta para a importância dada desde o início à região do noroeste da Índia e aos seus famosos têxteis.⁴¹⁰ Isto pôs a companhia em contacto com o maior estado asiático da época depois da China Ming, o império mogol, que incorporara o sultanato do Guzerate em 1572 e constituía um interlocutor diferente dos comparativamente pequenos reinos “marítimos” malaio-indonésios ou malabares que haviam sido até aí interlocutores dominantes dos neerlandeses.⁴¹¹ A tentativa, no entanto, malogrou-se devido à ausência de reforços. Veremos que, por razões diferentes, nenhuma das três esquadras da VOC partidas da Europa a seguir conseguiu cumprir o propósito de visitar o porto, onde também não foi nenhum navio batavo ido da Ásia. Devido ao falecimento em pouco tempo dos seus poucos e não substituídos funcionários, a feitoria, em 1608, já não estava a operar e a companhia só voltaria a instalar uma posição permanente no Guzerate na década seguinte, na esteira da *East India Company* inglesa.

Destino diferente teve a feitoria instalada no sueste da Índia pelo outro navio de van der Hagen destacado do corpo da esquadra, o *Delft*, mandado pelo almirante a Aceh para seguir de lá para o Coromandel. Tal como o Guzerate, o Coromandel era uma das regiões produtoras dos têxteis indianos tão valorizados no arquipélago malaio-indonésio.⁴¹² Garantir o acesso a estas mercadorias era claramente uma prioridade da VOC quando despachou van der Hagen da Europa, mas, no curto prazo, só conseguiu assentar alicerces no Coromandel. Tal como o Guzerate, a região estava sujeita a extensos estados “agrários” com as capitais situadas no interior: o sultanato de

410 Terpstra, *De opkomst der westerkwartieren*, 16–34.

411 Sobre as relações entre os mogóis e o Estado da Índia, ver Jorge Manuel Flores, “Firangistân e Hindustân: o estado da Índia e os confins meridionais do Império Mogol (1572-1636)” (tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, 2004).

412 Sobre a presença dos portugueses no Coromandel durante o século XVI, ver Subrahmanyam, *The Political Economy of Commerce*, 98–114 e 144–62.

Golconda, a norte, e o reino hindu de Vijayanagar, a sul. O último, porém, caracterizava-se por um alto grau de autonomia dos seus governadores provinciais, ou *nayaks*, pelo menos desde o colapso militar da batalha de Talikota (1565), frente a uma confederação de estados muçulmanos do Norte. Dos portos do Coromandel mais importantes para os portugueses, Negapatão, a sul, estava sujeito ao *nayak* de Tanjore e São Tomé de Meliapor, no centro, ao de Gingi.⁴¹³ São Tomé, que tinha um mau porto, funcionava em estreita complementaridade com o ancoradouro vizinho de Pulicate, povoação que já se encontrava, no entanto, sob o domínio directo da corte de Vijayanagar, junto da qual desempenhava o papel de porta para o mar a oriente. O porto mais importante a norte, Masulipatão, desempenhava uma função idêntica junto da corte de Golconda. As duas comunidades portuguesas mais importantes da região estavam em Negapatão e São Tomé e cumpre manter em mente que, tal como Macau na China, não eram, de modo nenhum, possessões plenas do Estado da Índia, mas posições não fortificadas dependentes do beneplácito das autoridades locais. Masulipatão, com fortes conexões ao Aceh, o inimigo histórico de Malaca, tinha, pelo contrário, poucas ligações aos lusos.

Foi exactamente para Masulipatão que o *Delft* seguiu do Aceh em 1605, deixando lá instalada uma feitoria. No ano seguinte, estava de volta, com intenção de complementar uma segunda visita a Masulipatão com a passagem pelos portos mais importantes do sul da região – Negapatão – e do centro – Pulicate.⁴¹⁴ Acabou por evitar Negapatão e seguir primeiro para Pulicate. Antes, parou, contudo, na vizinha São Tomé de Meliapor, onde se deparou com três navios portugueses fundeados: uma nau, um galeão e uma embarcação menor de 120 toneladas.⁴¹⁵ Como não tinham carga, foram simplesmente incendiados pelos neerlandeses. O único gesto de resistência que estes registaram foi uma tentativa recusada de suborno para evitar o ataque.

É possível que estes acontecimentos tenham influenciado a recepção do *Delft* em Pulicate, onde não se chegou a desembarcar.⁴¹⁶ Informações recebidas de terra de uma cilada que se estaria a preparar em conluio com os portugueses de São Tomé fizeram interromper as conversações mantidas com as autoridades locais. O navio prosseguiu assim viagem para norte, deixando as terras do Coromandel submetidas a Vijayanagar

413 Tapan Raychaudhuri, *Jan Company in Coromandel, 1605-1690: A Study in the Interrelations of European Commerce and Traditional Economies* (The Hague: Martinus Nijhoff, 1962), 4–9.

414 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 40–91.

415 Ibid., III: relato I, 60.

416 Ibid., III: relato I, 62–64.

para entrar nos domínios do sultanato de Golconda. Fundou-se aí uma feitoria no pequeno porto de Petapuli e, mais importante, consolidou-se as relações estabelecidas com Masulipatão, o porto principal do sultanato.⁴¹⁷ Pela primeira vez na história da VOC, um representante seu, Paulus van Soldt, visitou uma corte interior de um importante estado “territorial” indiano, onde obteve um *firman* do sultão, oficializando a autorização de instalação em Masulipatão.

Como se disse, Masulipatão e os domínios restantes de Golconda no Coromandel não eram muito frequentados pelos portugueses, mais presentes a sul, em São Tomé de Meliapor-Pulicate e em Negapatão. Era, no entanto, uma questão de tempo até os neerlandeses se instalarem no sul da região, o que fizeram primeiro no pequeno porto de Tirupapuliyur, em 1608, e depois em Pulicate, em 1610.⁴¹⁸ Veremos no próximo capítulo que não terá êxito a tentativa dos portugueses de São Tomé de desalojá-los, o que acarretará um declínio acentuado daquela posição lusa. Ao invés, Negapatão, mais ao sul, permaneceu longe do alcance da VOC e pôde ainda prosperar umas décadas enquanto centro de uma rede alternativa de comércio.⁴¹⁹

Voltando ao *Delft*, o navio partiu em Setembro de 1606 de Masulipatão para Banten. Na viagem até ao porto javanês, topou e tomou um grande navio que seguia de Negapatão para Malaca.⁴²⁰ Tratava-se do galeão *Santo António*, pertença de André Furtado de Mendonça enquanto capitão de Malaca e uma embarcação típica do comércio intra-asiático português concessionado. A sua tonelagem é desconhecida, mas, com mais de setecentas pessoas bordo – só sessenta dos quais identificados como portugueses ou mestiços –, não podia deixar de ser considerável. A carga consistia em têxteis e mantimentos, sobretudo arroz, as exportações tradicionais do Coromandel para Malaca. Parece assim um navio semelhante à nau homónima tomada em 1602 nos Estreitos de Malaca por James Lancaster e Joris van Spilbergen, como se tratou no capítulo atrás. Tal como em 1602, bastou um dia de bombardeamento do vaso para forçar a rendição, apesar de o navio atacante levar a bordo apenas trinta e sete homens.

417 Ibid., III: relato I, 65-69.

418 Raychaudhuri, *Jan Company in Coromandel*, 19-21.

419 Esta divergência de destinos veio, no entanto, dar continuidade a uma tendência anterior, decorrente, por um lado, do declínio relativo de Vijayanagar depois da batalha de Talikota em 1565 – que não podia deixar de afectar o seu porto de mar oriental, Pulicate, e, por contágio, São Tomé –, e, por outro, das inclinações monopolistas do comércio concessionário português – que afectou negativamente o comércio da mesma Pulicate com Malaca. Subrahmanyam, *The Political Economy of Commerce*, 144-47 e 161-66.

420 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato I, 71-74.

Entre os passageiros do galeão, encontrava-se o capitão de um navio perdido em Tuticorim, na ponta sul da Índia, que integrara originalmente uma força naval de grande vulto expedida da costa ocidental indiana para Malaca em Maio de 1606. Tratava-se da célebre armada do vice-rei D. Martim Afonso de Castro, que teve de enfrentar Cornelis Matelieff, o almirante da esquadra da VOC que se seguiu à de Steven van der Hagen, cuja história se trata a seguir.

3.4. A expedição de Cornelis Matelieff

3.4.1. Cerco e descerco de Malaca

A terceira frota da VOC, depois das de Wijbrand van Warwijck e de Steven van der Hagen, foi a de Cornelis Matelieff.⁴²¹ Partiu em 1605 para o Oriente e, ao contrário da sua antecessora e das duas frotas seguintes, passou ao largo do Índico Ocidental na viagem, seguindo directamente para a Ásia do Sueste. Originalmente, planeava-se dividir os navios após o Cabo da Boa Esperança: dois deveriam ir ao Guzerate, um a Coromandel e a Bengala, quatro – comandados pelo almirante – a Malaca, dois a Banten e dois às Molucas.⁴²² Mas, numa escala nas Ilhas Maurícias, Matelieff encontrou Steven van der Hagen, de regresso à Europa, que o informou que os portugueses, comandados por André Furtado de Mendonça, estavam a reunir forças em Malaca, onde van der Hagen disse não ter podido ir.⁴²³ Preocupado com a notícia e, em particular, com a segurança de Johor, o almirante optou por seguir com todas as suas velas para a península malaia, poupando assim a costa ocidental indiana a uma nova visita neerlandesa.

Depois de uma escala nas Ilhas Nicobar, Matelieff ancorou com quase todos os seus navios diante de Malaca em 30 de Abril de 1606.⁴²⁴ No mesmo dia, mandou os seus batéis tomarem quatro embarcações de porte mediano – entre 160 e 400 toneladas – fundeadas defronte do porto, sem gente a bordo e quase sem carga (uma delas estava armadilhada, o que causou a morte de três dos atacantes). Mais importante, despachou

421 Sobre esta expedição em geral, ver *ibid.*, III: relato II. ONG, III: 213–55.

422 Terpstra, *De opkomst der westerkwartieren*, 20–21.

423 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 4–5.

424 *Ibid.*, III: relato II, 6–7.

um emissário a Johor solicitando ao sultão que se lhe viesse juntar com toda a sua força. Depois da recusa de Warwijck em 1605 de ir a Malaca e de van der Hagen se ter escusado de visitar a região, Ala'ud-din Ri'ayat Shah encontrava finalmente um almirante neerlandês disposto a tentar algo de grande contra a praça luso-malaia. Apressou-se a corresponder ao pedido e a 17 de Maio comparecia em pessoa em Malaca com o apoio pedido, a fim de montar um cerco conjunto à cidade.⁴²⁵ A 18 de Maio, deu-se um desembarque conjunto, firmando-se também entre o sultanato e a companhia um tratado em que se procedeu à repartição prévia do alvo das operações, reservando-se à VOC a posse da praça e ao sultão a dos territórios circundantes.⁴²⁶

O cerco de Malaca durou cerca de três meses e foi o ataque neerlandês mais importante intentado até então contra um alvo português na Ásia.⁴²⁷ Chegou ao fim quando o aparecimento, em Agosto, de uma grande armada vinda de Goa precipitou os neerlandeses a evacuarem as suas tropas sitiadas, no que foram seguidos dos seus aliados.⁴²⁸ A armada era comandada por um vice-rei em pessoa, D. Martim Afonso de Castro, e o seu aprestamento representou um esforço de magnitude considerável para o Estado da Índia, que convém tratar em algum detalhe.

3.4.2. Uma armada para um vice-rei: a expedição de D. Martim Afonso de Castro

A decisão de enviar um vice-rei à Ásia do Sueste a fim de resolver em pessoa o “problema neerlandês” do Estado da Índia foi tomada no coração da própria metrópole, em plena corte dos Áustrias. Não foi a primeira vez, pois já vimos que, em 1601, o rei ordenara sem sucesso ao vice-rei anterior, Aires de Saldanha, que chefiasse ele próprio a expedição de André Furtado de Mendonça. Em algumas coisas, aliás, as ordens expedidas para D. Martim Afonso de Castro em 1605 limitavam-se a reiterar, mais

425 Ibid., III: relato II, 10-16.

426 CDNI, 41-45.

427 Depois dos quatro navios tomados à chegada, os neerlandeses, durante o cerco, apoderaram-se ainda de umas poucas embarcações menores que foram capturando, como um “parau” e dois navios pequenos vindos de Solor, além de uma quantidade indeterminada de “juncos”. Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 9-10 e 22.

428 Ibid., III: relato II, 26-27. Carta de Lucas Jansen, Direk van Leeuwen e Lodewick Issaacks Eyloffs, Masulipatão, 15-2-1608, em ONG, III: 218-23 [218]. Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192-218 [193-94].

desenvolvidamente, as instruções de Aires de Saldanha em 1601.⁴²⁹ Tal como então, mandava-se ao vice-rei partir em Abril de Goa para Malaca, de onde deveria seguir logo que possível para Sunda, em Java, para proceder aí à repressão dos neerlandeses e dos seus aliados locais (em primeiro lugar, Banten). Só se acrescentava agora que, enquanto se aguardava pela monção para descer de Malaca a Java, se deveria proceder à punição de Johor pelas suas ligações à VOC. Na mesma região dos Estreitos de Malaca, dever-se-ia também obter do Aceh a concessão de uma fortaleza oferecida aos portugueses anos atrás, se necessário pela força – mas isso fora já uma das ordens originais da expedição de André Furtado de Mendonça. Depois, como em 1601, prometia-se complementar o esforço de mobilização militar do Estado da Índia com reforços metropolitanos, o que se cumpriu: a par da armada ordinária da Carreira da Índia de 1605, de cinco velas, partiu uma extraordinária de três galeões, destinados a Malaca, onde deveriam permanecer, aguardando pela chegada de Goa da armada do vice-rei. Anunciava-se, além disso, que os três galeões inaugurariam uma ligação regular a estabelecer entre Lisboa e Malaca, através da qual dois navios abasteceriam anualmente a praça luso-malaia de gente e do mais que precisasse.

Vimos atrás que, em 1601, a Coroa, enquanto mandava aprestar em Goa uma expedição antineerlandesa à Ásia do Sueste, tentou apoiá-la expedindo para a Índia uma armada de extraordinária de seis galeões para seu reforço posterior. Vimos também que a falta de naus para a armada ordinária desse ano acabou por reduzir para metade o número dos galeões destinados a ficar na Ásia (três dos seis galeões partiram incumbidos afinal de voltar à Europa com carga). Como, das três naus e seis galeões largados em 1601 para o Oriente (todos em data tardia), só três galeões lá chegaram, decidiu-se na Índia que os três teriam de voltar, pelo que nada desta primeira armada extraordinária de reforço cumpriu no fim o seu desígnio inicial. A armada dos três galeões de 1605 correu melhor, pois todos atingiram o Oriente e lá permaneceram. Não foram ter, porém, ao destino previsto, mas a Goa, onde chegaram “destroçados”, dando assim razão aos avisos da carta régia que alertara que, não partindo em Janeiro, ou, no máximo, em princípio de Fevereiro, “irão arriscados a não passar a Malaca” (largaram

429 Carta régia a D. Martim Afonso de Castro, vice-rei da Índia, Valhadolid, 5-3-1605, transcrita em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 101–13.

em Março).⁴³⁰ Quanto à tentativa de montar uma ligação anual Lisboa-Malaca, não voltou a ser tentada depois deste falhanço, que não foi o primeiro.⁴³¹

Apesar de não seguirem o percurso planeado, os galeões puderam, apesar de tudo, juntar-se à armada de D. Martim Afonso de Castro, tal como previsto.⁴³² Vieram assim engrossar aquela que foi a força naval portuguesa mais vultosa aprestada na Ásia no século XVII. As instruções régias prescreviam o aprestamento de oito navios de alto bordo em Goa, a que se deveriam juntar aos três galeões expedidos directamente de Lisboa para Malaca.⁴³³ No fim, acabou por partir da Índia uma armada de quinze ou dezasseis navios redondos de porte entre as 240 e as 1 000 toneladas, engrossada ainda por duas naus mercantis destinadas a Macau (uma delas, de 1 200 toneladas).⁴³⁴ A par dos grandes navios redondos, seguiam uma caravela, quatro galés e entre vinte e um a vinte e três fustas e galeotas.

Como convinha a uma expedição militar, o grosso dos pelo menos cerca de três mil homens transportados pela armada eram soldados.⁴³⁵ Quanto ao armamento, sabe-se

430 Carta régia a vice-rei de Portugal, Valhadolid, 27-12-1604, publicada em Pinto, *Portugueses e malaio*s, 287–89.

431 Vimos que em 1598 se planeava enviar directamente um navio a Malaca com reforços contra os neerlandeses, recém-chegados à Ásia. O bloqueio inglês de Lisboa nesse ano terminou por fazer gorar o projecto, mas não era a primeira vez que a ideia de ligar directamente Lisboa a Malaca falhava, pois vinha-se tentando sem sucesso fazê-lo desde o reinado de D. Sebastião. Sobre a possível contribuição da resistência dos interesses comerciais instalados à tentativa de instalar uma rota alternativa à rota tradicional Índia-Portugal, ver Lobato, *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia*, 282–90.

432 Sobre a expedição de D. Martim Afonso de Castro em geral, ver "Rol dos capitães da armada de D. Martim Afonso de Castro...", publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 131–34. Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, Goa, 27-12-1607, publicada em *ibid.*, 137–40. "Derrota que fez a armada de Dom Martim Af. de Castro...", publicado em *ibid.*, 141–42. Carta de Padre Braz Nunes, Malaca, 10-10-1607, publicada em *ibid.*, 143–45. "Discurso sobre o progresso dos Olandeses...", publicado em *ibid.*, 147–52. "Relação do sucesso que teve a armada do visorrei Dom Martim Afonso", publicada em Pinto, *Portugueses e malaio*s, 293–97. Câmara de Goa a rei, 1606, em APO, I-2: 168–92 [171–72]. Câmara de Goa a rei, 1607, em *ibid.*, I-2: 192–218 [193–95 e 199–200]. Pyrard e Martin, *Voyage de Pyrard de Laval*, II: 663–68. Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 27–49. Carta de Lucas Jansen, Dirck van Leeuwen e Lodewick Issaacks Eylllofs, Masulipatão, 15-2-1608, em ONG, III: 218–23 [218–21].

433 Carta régia a D. Martim Afonso de Castro, vice-rei da Índia, Valhadolid, 5-3-1605, transcrita em Blanco, "Os holandeses e o império português do Oriente," II: 101–13 [102–03].

434 Existem duas listas detalhadas conhecidas da armada, uma portuguesa, outra neerlandesa, mas baseada claramente em informações portuguesas. É da última que constam as informações sobre toneladas (fornecidas originalmente em *lasten*), sempre raras nas fontes portuguesas. "Rol dos capitães da armada de D. Martim Afonso de Castro...", publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 131–34. Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 39–40. Entre duas naus de mercadores estava a de uma viagem de Japão concedida a D. Paulo de Portugal, que se sabe que gastara trinta e cinco mil cruzados no seu aprestamento, dinheiro que obteve a crédito. Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, 27-12-1607, publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 137–40 [137–38].

435 A relação portuguesa da armada indica especificamente 3 012 "homens que forão paguos pela matricula", 2 392 dos quais soldados e 227 marinheiros. A relação neerlandesa refere 3 700 homens "brancos", 2 934 dos quais soldados e 780 marinheiros, além de muitos "negros". "Rol dos capitães da

um pouco da artilharia dos navios de alto bordo, assunto que se abordará à frente, aquando do tratamento dos combates navais. De qualquer modo, os números acima bastam para dar uma ideia da magnitude da empresa. Em relação à armada de 1601 de André Furtado de Mendonça – que representara já um escalamento considerável em relação à expedição de 1597 de Lourenço de Brito –, passava-se de oito navios de alto bordo para quinze ou dezasseis e de uma galé para quatro (já o número de embarcações ligeiras era semelhante). A Câmara de Goa, antes da partida da armada, estimava as despesas totais a atingir em 800 000 cruzados, quase o quádruplo do que dizia ter custado a expedição de André Furtado (200 “e tantos mil” cruzados).⁴³⁶ Dispomos, porém, de contas mais seguras, na forma de um orçamento da despesa com a armada, que a contabiliza em 452,9 contos (1 132 250 cruzados).⁴³⁷ Segundo António Manuel Hespanha, tal quantia corresponderia a um quarto das receitas do reino de Portugal por volta dessa altura.

Tal como já acontecera com a expedição de André Furtado, não se conseguiu garantir uma partida na melhor altura. As instruções de D. Martim Afonso de Castro ordenavam-lhe que largasse de Goa em meados de Abril, citando expressamente os danos dos navios de remo de Furtado devidos à sua partida tardia (por isso, as embarcações de remo deviam partir mais cedo, até 8 de Abril).⁴³⁸ O vice-rei, porém, só logrou deixar Goa a 22 de Abril e as coisas pioraram com uma escala demorada em Cochim, de onde só se partiu a 19 de Maio.⁴³⁹ Quando a armada se reuniu em Junho nas Ilhas Nicobar, constatou-se a perda de alguns navios de remo e, mais importante, de dois de alto bordo: uma das duas naus de mercadores, em Tuticorim, e um galeão, em Manar.⁴⁴⁰ Acresceu que passara já a melhor altura para descer os Estreitos de Malaca, o

armada de D. Martim Afonso de Castro...”, publicado em *ibid.*, 131-34. Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 39-40.

436 Câmara de Goa a rei, 1605, em APO, I-2: 140-160 [146]. A mesma instituição tomou a seu cargo o aprestamento e a manutenção por três anos de dois dos galeões da expedição, no custo total de 120 000 xerafins. Os três galeões de socorro partidos em 1605 levaram 70 000 cruzados de auxílio. Câmara de Goa a rei, 1605, em *ibid.*, I-2: 160-68 [163]. Câmara de Goa a rei, 1606, em *ibid.*, I-2: 168-92 [170-71]. Diogo do Couto a D. Francisco da Gama, conde da Vidigueira, Goa, 23-12-1605, transcrita em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 121-24 [123].

437 António Manuel Hespanha, “As finanças da guerra,” em Hespanha, *Nova história militar*, II: 176-87 [185-86].

438 Carta régia a D. Martim Afonso de Castro, vice-rei da Índia, Valhadolid, 5-3-1605, transcrita em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 101-13 [103].

439 “Discurso sobre o progresso dos Olandeses...”, publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 147-52 [148].

440 “Relação do sucesso que teve a armada do visorrei Dom Martim Afonso”, publicada em Pinto, *Portugueses e malaiois*, 293-97 [293]. O capitão da nau perdida em Tuticorim, D. Luís Lobo, foi depois

que poderá explicar a decisão de escalar o Aceh, onde a armada surgiu no fim de Junho.⁴⁴¹

Vimos que já em 1601 o então sultão de Aceh, apesar da sua oferta prévia de uma fortaleza ao Estado da Índia, temeu com razão que a expedição de André Furtado de Mendonça visasse tomar-lhe um forte, embora não houvesse chegado a tentá-lo. Desta vez, os portugueses conseguiram, de facto, escalar o sultanato e intentaram dar cumprimento ao projecto.⁴⁴² Começaram por requerer a entrega de uma fortificação já armada de artilharia e, além disso, o exclusivo do fornecimento de pimenta. Em Aceh, fingiram por um tempo interesse em negociar, a fim de se fortificarem melhor, completando cinco posições abaluartadas na barra. Devidamente defendidos, passaram então ao bombardeamento da armada. Em resultado desta fortificação de última hora, os portugueses já não puderam desembarcar na barra, e tiveram de fazê-lo na “costa brava, com muito risco e detença”. Ainda se apoderaram de uma posição dos defensores, mas a custo de enormes perdas (duzentos dos melhores soldados, segundo uma fonte). A resistência encontrada juntou-se à notícia então recebida do cerco de Malaca para precipitar a decisão de evacuar a força desembarcada e largar em socorro da praça sitiada. A retirada cobriu de glória os defensores do sultanato de Aceh, onde se distinguiu em particular Iskandar Muda. O renome ganho na contenda abriu-lhe a via para o trono, onde subiu no ano seguinte, 1607, inaugurando um reinado de quase trinta anos em que o sultanato viveu a era por excelência dourada da sua história.⁴⁴³

À chegada do vice-rei a Malaca, as hostilidades abriram-se rapidamente e as duas esquadras trocaram os primeiros tiros a 17 de Agosto de 1606. Do lado português, vimos que, dos dezassete navios de alto bordo partidos da Índia, dois se haviam perdido no caminho. Outros três atrasaram-se entre Aceh e Malaca, pelo que foi um contingente de doze velas que as onze de Matelieff enfrentaram na primeira ronda de combates. Ao contrário do que costuma suceder, tem-se informação sobre a artilharia lusa, mas não sobre a dos seus oponentes: quinze dos navios de D. Martim Afonso de Castro levavam

tomado por neerlandeses aquando da captura do galeão *Santo António* entre Negapatão e Malaca, tratada no subcapítulo anterior.

441 "Derrota que fez a armada de Dom Martim Af. de Castro...", publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 141-42. "Relação do sucesso que teve a armada do visorrei Dom Martim Afonso", publicada em Pinto, *Portugueses e malaiois*, 293-97 [293-94].

442 Sobre a estadia da armada no Aceh, ver "Discurso sobre o progresso dos Olandeses...", publicado em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 147-52 [148-49]. "Relação do sucesso que teve a armada do visorrei Dom Martim Afonso", publicada em Pinto, *Portugueses e malaiois*, 293-97 [293-94].

443 Denys Lombard, *Le sultanat d'Atjeh au temps d'Iskandar Muda 1607-1636* (Paris: Ecole Française d'Extrême Orient, 1967), 70-72.

cerca de 229 peças no total, entre 10 a 24 peças por navio, maioritariamente de bronze (não existem indicações de calibre).⁴⁴⁴ A média era de cerca de 15 peças por navio. Se se quiser aceitar que a quantidade de artilharia da esquadra de Matelieff estaria próxima da que foi prevista para a que a precedeu, de Steven van der Hagen (32 por navio), ou da efectivamente transportada pela de Pieter Willemsz. Verhoeff, em 1607 (29 por navio), temos que o poder de fogo português parece claramente inferior.⁴⁴⁵ Não é de todo impossível que estas diferenças tão altas se expliquem por se listar apenas as peças de maior calibre dos vasos portugueses, enquanto as duas listagens referidas de embarcações da VOC incluem canhões de pequeno calibre (*steenstukken*). Se retirarmos estes do cômputo, obtemos médias de 21 peças tanto para os navios de van der Hagen como para os de Verhoeff, números mesmo assim mais altos que os de D. Martim. São igualmente mais altas umas estimativas para navios da VOC aprestados em 1609, que prescreviam um armamento de 30 peças (22 peças grossas) para vasos de 800 toneladas e de 26 peças (18 peças grossas) para os de 400 toneladas.⁴⁴⁶

Temos, portanto, que parece razoavelmente seguro afirmar que o poder de fogo neerlandês seria superior. Quanto às dimensões das embarcações, as tonelagens de dezasseis dos navios de alto bordo portugueses partidos da Índia estavam entre as 250 e as 1 200 toneladas, com uma tonelagem total de 11 240 toneladas e uma média de cerca de 700 toneladas por navio.⁴⁴⁷ Os onze vasos neerlandeses presentes em Malaca, por sua vez, estavam entre as 220 e 700 toneladas, com 5 860 toneladas de tonelagem total e uma tonelagem média de pouco mais de 500 toneladas por vaso.⁴⁴⁸ Por outras palavras, parece ter-se repetido o cenário da primeira batalha naval luso-neerlandesa da Ásia, em 1601, entre Wolfert Harmensz. e André Furtado de Mendonça: navios portugueses em média mais avantajados a enfrentar navios neerlandeses melhor artilhados, apesar de mais pequenos.

444 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 39–40.

445 MacLeod, *De Oost-Indische Compagnie*, I: 16-18. M.E. van Opstall, ed., *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1972), I: 198–200.

446 Jong, *Staat van oorlog*, 128–29.

447 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 39–40.

448 Ibid., III: relato II, 1. Não parece assim ser verdadeira a asserção de uma fonte portuguesa que os navios dos oponentes seriam “maiores que as nossas [naus] do reino”. “Relação do sucesso que teve a armada do visor-rei Dom Martim Afonso”, publicada em Pinto, *Portugueses e malaio*, 293–97 [294].

A primeira série de combates deu-se entre 18 e 24 de Agosto, ao largo de Malaca.⁴⁴⁹ O primeiro dia foi de longe o mais violento, com os portugueses, quando uma viragem do vento lhes deu a posição de barlavento, a caírem sobre os oponentes apostando num combate de proximidade visando a abordagem, com o atracamento dos navios contrários. Num atracamento destes, três navios, dois portugueses e um neerlandês, arderam juntos (um quarto, neerlandês, de onde se ateia o fogo aos outros, soltou-se a tempo). Outro neerlandês foi incendiado a partir de dois vasos lusos, que se “desatracaram” dele rebocados por galés. As galés foram igualmente importantes ao ajudarem a pôr a salvo dos norte-europeus um vaso português envolvido num atracamento similar com a capitânia contrária e, em geral, ajudando à movimentação dos navios redondos em alturas de calmaria. O balanço final foi duas embarcações perdidas de cada lado. Os neerlandeses perderam apenas vinte e quatro homens, pois conseguiram evacuar os dois vasos incendiados. Atribuíram, porém, grandes perdas aos portugueses, entre trezentos e quinhentos homens, em parte devido a que num dos navios ardidos não se salvou ninguém e que umas dezenas de sobreviventes do outro, incluindo o capitão, foram massacrados pelos batavos sem que Matelieff o conseguisse impedir.

Segundo os neerlandeses, o plano de combate dos portugueses era abordar os navios contrários e, se necessário fosse, destruí-los pelo fogo imolando as suas próprias embarcações (teriam dito mesmo que valeria a pena perder dois navios por cada inimigo incendiado).⁴⁵⁰ Só no primeiro dia de combate, porém, é que se conseguiram aproximar o suficiente dos adversários para empregar esta tática “kamikaze”. Os neerlandeses partiram para o segundo dia de recontros confiantes na vitória se fossem capaz de manter a distância necessária para não serem abordados.⁴⁵¹ Conseguiram-no, fazendo com que, no dizer de um português, só no primeiro dia se pelejasse “de bordo a bordo”, por contraste com os combates seguintes, em que se pelejou “sempre de fora”.⁴⁵² No entanto, se lograram preservar os seus navios das tentativas de abordagem e incêndio dos lusos, não conseguiram, por sua vez, infligir-lhes mais danos que o

449 Sobre esta série de recontros, Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 27–29. Carta de Lucas Jansen, Dirck van Leeuwen e Lodewick Issaacks Eyllofs, Masulipatão, 15-2-1608, em ONG, III: 218–23 [218–19]. “Relação do sucesso que teve a armada do visor-rei Dom Martim Afonso”, publicada em Pinto, *Portugueses e malaios*, 293–97 [294–95]. Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192–218 [193–94].

450 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 40.

451 Ibid, III: relato II, 28.

452 “Discurso sobre o progresso dos Olandeses...”, publicado em Boxer e Vasconcelos, André Furtado de Mendonça, 147–52 [151].

desmantelamento do leme de um galeão, que ficou desgobernado. Num terceiro recontro, os portugueses tentaram reeditar o confronto do primeiro dia, investindo de surpresa de noite sobre os inimigos ancorados. Os neerlandeses lograram, porém, pôr-se a salvo, garantindo assim um novo desfecho inconsequente. Seguiram pouco depois para Johor, deixando a armada livre de ir aportar a Malaca.

Apesar dos dois galeões perdidos, a intervenção da armada fez levantar o cerco e salvou Malaca. As coisas só começaram a correr verdadeiramente mal à expedição de D. Martim Afonso de Castro depois. Com Matelieff em Johor, o vice-rei recusou a proposta de André Furtado de Mendonça de seguir em sua perseguição e dividiu antes a armada, enviando sete galeões ao norte dos Estreitos de Malaca aguardar reforços esperados da Índia e de Portugal.⁴⁵³ Manteve na praça descercada apenas cinco galeões em estado operacional, com intenção de mandá-los ao sul dos Estreitos posteriormente. Quando, em Johor, Matelieff soube da decisão, decidiu tentar aproveitá-la partindo para Malaca para enfrentar os galeões portugueses em superioridade numérica. Depois de concluir, após os combates passados, pela impossibilidade de lhes infligir danos de monta num combate exclusivo de artilharia, optou por tentá-lo recorrendo à tática clássica da abordagem. A arriscada decisão foi tomada invocando a necessidade de destruir a armada para viabilizar a continuação da presença da VOC na Ásia, assim como a falta da pólvora necessária para persistir com os combates exclusivos de artilharia.⁴⁵⁴

Os neerlandeses chegaram a Malaca a 22 de Outubro com nove navios de alto bordo.⁴⁵⁵ Além dos cinco galeões já referidos, estavam também fundeados no porto uma nau e um galeão em reparação, desmastreados. Três dos navios norte-europeus, cobertos pelos outros seis, lograram rebocar um dos maiores galeões portugueses para o largo, perante a impotência dos lusos na fortaleza e nos outros navios. Enquanto era levado para o mar aberto, o vaso foi tomado numa abordagem selvática, decidida tumultuariamente pelas tripulações dos três navios atacantes – contra a vontade de Matelieff, que queria esperar mais tempo. Apesar da presença de cerca de 250 soldados a bordo, o grosso da gente do galeão foi massacrado ou fugiu deitando-se ao mar. As

453 "Relação do sucesso que teve a armada do visorrei Dom Martim Afonso", publicada em Pinto, *Portugueses e malaios*, 293–97 [295].

454 Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 36.

455 Sobre esta série de recontros, *ibid.*, III: relato II, 35–44. "Relação do sucesso que teve a armada do visorrei Dom Martim Afonso", publicada em Pinto, *Portugueses e malaios*, 293–97 [295–96]. Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192–218 [194–95].

galés portuguesas lograram depois rebocá-lo de volta, mas por pouco tempo. Fizeram-no porque as atenções dos captores haviam sido desviadas pelos quatro galeões restantes, que largaram para o mar alto no encalço dos neerlandeses e do galeão tomado. A surtida revelou-se uma má decisão: na sequência de um dia de combates ferozes travados a curta distância, um galeão, incendiado, explodiu com toda a gente dentro e outros dois renderam-se: um depois de perder cerca de 100 homens no combate e com o capitão gravemente ferido; o outro – no dia seguinte à batalha –, já só com 20 homens a bordo, depois de ter perdido mais de 45.

Uma carta dos portugueses posteriormente interceptada diz que, nesta batalha, só entre soldados brancos, perderam 521 homens.⁴⁵⁶ Os neerlandeses só tiveram baixas consideráveis quando a explosão do galeão incendiado atingiu os seus batéis, matando 75 homens (os batéis tentavam capturar a gente que fugia do navio em chamas). Como vimos, esta diferença já se verificara na primeira ronda de combates, apesar da igualdade então verificada no número de navios perdidos (dois para cada lado). Sabe-se que Matelieff, desiludido com a inconsequência das tentativas anteriores de danificar as embarcações contrárias com a artilharia – prejudicadas, disse, pelo mar chão – desta vez mandou, por um lado, os canhões disparar mais alto, visando mais a gente que o casco e, por outro, complementar a artilharia com o emprego de mosquetes e granadas, as típicas armas de fogo “antipessoal”.⁴⁵⁷ A sua intenção era replicar o recontro prévio do seu navio com o galeão de D. Henrique de Noronha, quando teria estado perto de rendê-lo antes da chegada das galés, que o rebocaram para segurança. A nova tática foi indiscutivelmente bem sucedida, pois, dos quatro navios que os neerlandeses tomaram ou destruíram nesta segunda ronda de combates, só precisaram, de facto, de abordar um: dois renderam-se graças ao alto número de baixas infligido e um terceiro explodiu na sequência de um incêndio (de que os vasos atacantes conseguiram manter a distância, ao contrário do que acontecera nos primeiros combates). Não deixa de ser irónico que hajam vencido empregando uma tática próxima da usada sem grandes frutos pelos portugueses na ronda de recontros anteriores. A superioridade numérica dos batavos nesta segunda ronda e o seu maior poder de fogo asseguraram um resultado diferente.

Cerca de uma semana depois, todos os navios sobreviventes (entre os quais estava o galeão rebocado, tomado e depois recuperado pelas galés) foram, quando

456 Commelin, *Begin ende voortganch*, III: relato II, 38.

457 Ibid., III: relato II, 36.

fundeados, preventivamente incendiados pelos portugueses, temendo novo ataque neerlandês. A medida incluiu as duas embarcações que estavam em reparações, pelo que o ataque rendeu, no fim, a pesada perda de sete navios de alto bordo (os homens de Matelieff incendiaram os dois galeões que tinham capturado).

Em Novembro, depois de uma troca de cativos duramente negociada pelos neerlandeses, que forçaram o pagamento de um resgate pelos prisioneiros principais, Matelieff largou com os seus navios para o norte dos Estreitos de Malaca, com o intento de terminar o trabalho destruindo os galeões lá enviados antes por D. Martim.⁴⁵⁸ Na viagem para norte, escalaram um ancoradouro perto de Kedah, de onde contactaram e foram bem recebidos pelas autoridades da mesma Kedah, que fizeram questão de convidá-los a atacarem uma embarcação portuguesa de 180 toneladas mais duas fustas ou galeotas lusas fundeadas no seu porto. O convite foi aceite e um punhado de embarcações ligeiras neerlandesas – três batéis e dois *jachten* – procederam ao ataque, queimando os navios previamente abandonados pelas suas tripulações. O botim, de certeza pouco significativo, foi deixado às autoridades de Kedah.⁴⁵⁹ Prosseguiu-se em seguida para norte, onde se topou finalmente com o resto da armada do vice-rei em Pulo Boton, em Dezembro. Desta vez, porém, encontrou-se os navios lusos fundeados num ancoradouro que se considerou inatacável, pelo que Matelieff preferiu não arriscar, desistindo do intento.

3.4.3. De Malaca à China: Matelieff e galeões de escolta em Macau

Depois de renunciar a atacar os navios portugueses ancorados em Pulo Boton, Matelieff optou por abandonar os Estreitos de Malaca, onde estava havia cerca de oito meses. Expedindo três das suas embarcações para Aceh, seguiu com as seis restantes para Banten, onde aportou no fim de Janeiro de 1607.⁴⁶⁰ Largou pouco depois para as Molucas, onde pôde tomar contacto em primeira mão com a nova situação no

458 Antes de partirem, tomaram um navio vindo de Negapatão para Malaca com uma carga de arroz e cinquenta e quatro fardos (*balen*) de têxteis, além de 342 pessoas a bordo: 108 escravos “negros”, 194 “negros” e lascarins livres e 40 portugueses brancos. Ibid., III: relato II, 45 e 47-48.

459 Ofereceu-se também ao rei de Kedah os cerca de cem escravos do navio de Negapatão capturado em Malaca referido na nota acima. O resto da gente foi deixada ir em liberdade, com excepção de meia-dúzia de portugueses principais, pelos quais que se tencionava pedir um resgate em dinheiro. Ibid., III: relato II, 46-48.

460 Ibid., III: relato II, 51.

arquipélago de Maluku, alterada por uma ofensiva dos castelhanos das Filipinas em 1606. A fortaleza de Tidore da VOC, tomada aos portugueses em 1605, fora então reganhada para a Monarquia Católica, dando razão ao jesuíta italiano que, como vimos no último capítulo, defendera que a região devia ser defendida dos norte-europeus pelas Filipinas e não pelo Estado da Índia.

O forte de Tidore nunca mais voltou à posse do Estado da Índia. Pode mesmo dizer-se que a humilhação que as perdas de Amboíno e Tidore representaram para o reino de Portugal no quadro da Monarquia Católica foi aumentada, não diminuída pelo facto de que Tidore foi reconquistada a partir das Filipinas. Em termos de jurisdição, a presença castelhana na área apresentava problemas, pois seria em teoria uma área reservada ao reino de Portugal. O Conselho de Portugal e o Conselho da Índia português pediram por isso a Filipe III a entrega das praças castelhanas na região ao Estado da Índia, o que foi recusado.⁴⁶¹ A reconquista inaugurou, pelo contrário, uma presença castelhana de décadas em Maluku, centrada nas ilhas de Tidore e de Ternate, onde coexistiram de perto e combateram com os neerlandeses, que se mantiveram também na área.

De Maluku, Matelieff, já só com três navios de alto bordo e um *jacht*, partiu para a China, seguindo assim nos passos do primeiro almirante da VOC, Wybrand van Warwijck (que dois dos primeiros três almirantes da companhia tenham tentado estabelecer relações comerciais com o Império do Meio mostra a importância que a China teve no princípio para a VOC). Vimos que Warwijck não conseguira parar em Guangdong e tivera, por isso, de tentar contactar as autoridades chinesas na província contígua do Fujian, a norte. Matelieff, pelo contrário, conseguiu atingir o delta do Rio das Pérolas (“o rio de Cantão”), em Guangdong, no fim de Agosto de 1607.⁴⁶²

Como estava perto de Macau, o almirante foi rapidamente informado de que, dias antes, haviam aportado lá seis navios portugueses – quatro “navios de guerra” e dois de mercadores. Segundo uma fonte lusa, tratava-se, sim, de cinco galeões expedidos de Malaca por volta de Julho para escoltar até Macau a “nao do japon”, de

461 O rei teve, no entanto, o cuidado de recusar também a abertura oficial da região ao comércio com Manila e, através dela, com o México. Luz, *O Conselho da Índia*, 163-67. Valladares, *Castilla y Portugal en Asia*, 20-25. Domingo Centenero de Arce e Antonio Terrasa Lozano, “El sudeste asiático en las políticas de la Monarquía Católica. Conflictos luso-castellanos entre 1580-1621,” *Anais de História de Além-Mar* IX (2008): 289-332 [312-14].

462 Para a estadia de Matelieff na China, ver Commelin, *Begin ende voortgangh*, III: relato II, 82-90.

André Pessoa.⁴⁶³ Informados da chegada dos neerlandeses, correram a enfrentá-los. Por ter as suas embarcações carregadas, Matelieff preferiu evitar o combate e retirar-se, interrompendo os contactos que tentava entabular com as autoridades provinciais chinesas. É significativo que, mesmo carregados, os seus navios se tenham esquivado com aparente facilidade aos seus perseguidores. Do Guangdong, regressaram a Banten, onde o almirante ainda teria ocasião de se encontrar com Paulus van Caerden, comandante de uma expedição posterior. Tratar-se-á deste encontro mais à frente.

Matelieff acreditou que os galeões de Macau eram os navios que optara por não atacar perto de Kedah, no que não se deve ter enganado.⁴⁶⁴ Foram expedidos de Malaca para a China num período particularmente aziago, que assistiu em pouco tempo ao falecimento do vice-rei, do capitão da armada de alto bordo, D. Álvaro de Carvalho, e do capitão da própria Malaca, D. António de Meneses.⁴⁶⁵ Pelo menos o vice-rei – e, com toda a probabilidade, os outros também – morreu ainda da "doença que na terra avia cauzada do cerco", ou seja, da "peste" que, junto com a fome, havia dizimado cerca de cinco mil pessoas só durante o assédio, um ano antes.⁴⁶⁶

Não há razão para pensar que esta prolongada epidemia, tão mortífera para os altos comandos, tenha poupado o resto do pessoal. Perdas humanas bastante altas terão vindo assim juntar-se às mortes anteriores em combate e aos navios destruídos por Matelieff para diminuir em muito o poderio da grande armada de D. Martim Afonso de Castro. Isto contribuiu decerto para que uma força naval pensada para ficar estacionada na Ásia do Sueste e torná-la infrequentável pelos neerlandeses se tenha afinal demorado pouco tempo na área e realizado quase nada contra a VOC. A escolta da nau de André Pessoa até Macau foi uma missão importante e frutífera, pois salvou seguramente a

463 Carta de Padre Braz Nunes, Malaca, 10-10-1607, publicada em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 143–45 [143].

464 Para além de contar com os sete navios sobreviventes da armada original de D. Martim Afonso de Castro que haviam resistido a Matelieff em Kedah, Malaca havia recebido também o reforço de dois galeões (a par de duas naus de mercadores com abastecimentos e munições) partidos da Índia em Abril ou Maio de 1607 e chegados no fim de Junho (o reforço original fora de três galeões, mas um perdeu-se no caminho). Não parece, porém, que possam ter sido estes últimos os navios despachados para Macau, pois o seu comandante, Nuno da Cunha, foi posteriormente acusado de não ter esperado em Malaca pelos navios esperados da mesma Macau para seguirem em conjunto para a Índia. Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192-218 [200]. Carta régia a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, Lisboa, 10-3-1610, em DRI, I: 372-377 [374]. Carta régia a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, Lisboa, 8-3-1611, em *ibid.*, II: 72-75 [73-74].

465 Carta de Padre Braz Nunes, Malaca, 10-10-1607, publicada em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 143–45 [143].

466 Carta de D. Aleixo de Meneses, governador da Índia, Goa, 2-2-1608, transcrita em Blanco, "Os holandeses e o império português do Oriente," II: 133-34. "Relação do sucesso que teve a armada do visorrei Dom Martim Afonso", publicada em Pinto, *Portugueses e malaio*s, 293–97 [296].

embarcação da captura às mãos de Matelieff, que não hesitaria em atacar um navio isolado (como fizeram os neerlandeses que lá tomaram a nau do Japão em 1603). No entanto, os cinco galeões de escolta não acompanharam Pessoa na sua viagem de Macau ao Japão, voltando antes a Malaca, de onde em 1608 estavam de regresso à Índia.⁴⁶⁷ Para coroar condignamente uma jornada tão desafortunada, só três conseguiram de facto voltar, pois dois deles perderam-se em Cochim, embora com salvamento da gente e carga. Ou seja, dos quinze ou dezasseis navios de alto bordo partidos da Índia com D. Martim Afonso de Castro dois anos antes, só três sobreviveram de certeza à expedição (como veremos à frente, a nau de André Pessoa acabou queimada no Japão, enquanto o único dos sete navios escapados a Matelieff em Kedah que não foi a Macau seguiu para Ternate, ignorando-se o seu destino posterior).⁴⁶⁸

O que se manteve em Malaca de poder militar foi empregue pelo novo capitão apenas em operações contra o inimigo mais próximo, Johor, como se tratará mais adiante. Não se tentou mais nada contra Aceh, nem muito menos contra Banten ou as Molucas. Nisso, porém, repetiu-se o que sucedera com a armada de André Furtado de Mendonça no seu regresso a Malaca das Molucas. Tal como depois com D. Martim Afonso de Castro, a intenção original fora baseá-la em Malaca para actuar no conjunto da Ásia do Sueste, ou do “Sul”, como então se dizia. Volvido, contudo da jornada a Banten e às Molucas – mal sucedida, mas sem perdas navais de monta –, a área de actuação de André Furtado restringiu-se a Johor. Ou seja, independentemente dos problemas decorrentes da destruição infligida por Matelieff e do decepamento do alto comando da armada de D. Martim pela doenças, não parece que Malaca fosse a base de operações ideal, como uma estadia similarmente infrutífera na cidade de uma grande esquadra castelhana das Filipinas em 1616 também sugere.⁴⁶⁹ Quando a Câmara de Goa ainda não estava ciente da extensão do desastre dos galeões, escrevera ao rei queixando-se que a armada se gorrara “sem offensão de imigos do mar nem da terra”, por simples impossibilidade de reabastecê-la, com o vice-rei “metido na ilha de Malaca, tão impossibilitado de remedio como cá está o Governador de o poder dar”.⁴⁷⁰ Por essa razão, insistira com a Coroa para abastecer a praça luso-malaia directamente da Europa,

467 “Sucessos do ano de 1608”, transcrito em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 135-37 [137].

468 Carta de Lucas Jansen, Dirck van Leeuwen e Lodewick Issaacks Eyllofs, Masulipatão, 15-2-1608, em ONG, III: 218-23 [221-22].

469 Ver o capítulo seguinte.

470 Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192-218 [199-200].

o que, porém, depois da tentativa falhada de 1605 (os três galeões que acabaram por ir dar a Goa), não se voltou mais a tentar.

3.5. 1606-1607: as expedições atlânticas de Willem de Zoete van Haultain e Jacob van Heemskerck

À esquadra de Matelieff, seguiu-se a de Paulus van Caerden, partida para a Ásia em Junho de 1606. No entanto, as águas ibéricas na Europa haviam voltado a ser assoladas por expedições de corso das Províncias Unidas, desta vez patrocinadas pela VOC.⁴⁷¹ Depois da jornada financeiramente ruinosa de Pieter van der Does em 1599, a marinha neerlandesa não mostrara, durante uns anos, vontade de repetir a tentativa. As suas operações ofensivas longe de casa ficaram-se, em 1602, por uma participação de cinco navios na última grande expedição inglesa a águas peninsulares antes da paz anglo-hispânica de 1604 e, em 1603, pelo envio de seis velas ao Brasil com o propósito – não concretizado – de fundar uma fortaleza.⁴⁷² Contudo, a criação da VOC veio oferecer aos almirantados um financiador interessado em novas expedições. Em Setembro de 1605, iniciaram-se negociações para estudar o envio de uma esquadra à Península Ibérica entre representantes do estado e da companhia. Esta acabou por contribuir com um subsídio de cento e vinte cinco mil florins, obrigando-se em troca a esquadra a ir postar-se diante de Lisboa para estorvar o tráfego da Carreira da Índia.⁴⁷³ Nos dois anos seguintes, levou-se a cabo três incursões navais a águas ibéricas nestes moldes, até que o encetar de conversações de paz hispano-neerlandesas lhes veio por fim. A utilidade militar da nova companhia na guerra contra a Monarquia Católica ficou mais uma vez demonstrada: depois de tomar a seu cargo uma autêntica ofensiva contra as possessões portuguesas asiáticas que estava fora das possibilidades da República Neerlandesa, vinha agora subsidiar expedições navais a águas peninsulares, coisa que, depois das perdas de van der Does em 1599, a República, por si própria, já não desejava fazer.

471 Para uma descrição mais detalhada das três expedições apenas resumidas neste subcapítulo, ver Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 107–14.

472 Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 188. Henk den Heijer, *De geschiedenis van de WIC*, 2ª ed. (Zutphen: Walburg Pers, 2002), 23.

473 Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 188–89.

3.5.1. Lisboa bloqueada: as duas expedições de Willem de Zoete van Haultain (1606)

A primeira expedição partiu em Janeiro de 1606, sob o comando de Willem de Zoete van Haultain.⁴⁷⁴ Compunha-se de vinte e três velas, bastante menos que as setenta e três de van der Does, seis anos antes. Teve uma viagem difícil e só conseguiu chegar a Lisboa em Abril. Idealmente, os navios da Carreira da Índia já deviam ter partido então, pois não era considerado recomendável fazê-lo depois de Março. Na prática, tal acontecia com frequência, como foi o caso neste ano de 1606: atrasadas por dificuldades financeiras, uma armada ordinária de três naus e uma extraordinária de cinco galeões ainda se estavam a preparar para a viagem. A chegada dos neerlandeses, que se postaram ao largo do porto, inviabilizou de vez a partida. Optou-se antes por concentrar esforços no aprestamento de uma armada luso-castelhana para ir dar batalha aos inimigos, que se entregavam entretanto ao corso com bastante sucesso, tomando vários embarcações à entrada de Lisboa.⁴⁷⁵

A 15 de Maio, a armada fez-se finalmente ao mar, sob o comando do almirante castelhano Luís Fajardo, mas parece que não conseguiu já encontrar Haultain, que, com falta de provisões, regressou cedo às Províncias Unidas, onde desembarcou a 16 de Junho.⁴⁷⁶ Mal chegou, começou logo a preparar uma nova expedição, entusiasmado com os lucros que a primeira rendera⁴⁷⁷. Parecia, afinal, que, ao contrário do que acontecera em 1599, era possível levar a cabo um raide naval de grande escala a águas ibéricas sem perder dinheiro. Logo em Setembro, voltou a fazer-se ao mar, não se sabe com quantos navios, mas subsidiado de novo pela VOC. As coisas, contudo, não lhe correram tão bem como da primeira vez. Extraviou-se de seis dos seus vasos, três dos quais foram forçados a voltar a casa por falta de água. Em 6 de Outubro, teve um confronto com uma armada castelhana perto do Cabo de São Vicente, do qual não se sabe nada em concreto. Regressou a casa no princípio de Dezembro, com pouco para

474 Ibid., 188-90.

475 "Sucessos do anno de 606", 1606, transcrito em Blanco, "Os holandeses e o império português do Oriente," II: 125-26. D. Pedro Tranqueza a D. Luis Fajardo, 3-4-1606, em ANTT, Corpo Cronológico, parte I, mc. 114, nº 148. Carta régia a D. Pedro de Castilho, vice-rei de Portugal, Aranjuez, 17-4-1606, em Biblioteca da Ajuda, Lisboa, Copiador de cartas de'El Rey para o bispo D. Pedro de Castilho..., cód. 51-V-71, fl. 1-1 v.

476 Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 189.

477 Ibid., 190.

mostrar, pois os lucros do curso desta vez foram magros. Para completar o desapontamento, os maus resultados da expedição deram origem a um inquérito.

Quanto aos efeitos que estas duas expedições tiveram sobre a Carreira da Índia, vimos já que a primeira impediu a partida de navios para a Ásia em 1606.⁴⁷⁸ Falta ver o que sucedeu com as naus partidas da Índia que deviam ter chegado a Lisboa em 1606. Eram cinco, mas só uma, a *Palma*, concluiu a viagem, aportando a Lisboa a 30 de Outubro. A *Salvação* e a *Nossa Senhora dos Mártires* haviam chegado antes, mas perderam-se as duas na barra, uma a 13 e outra a 15 de Setembro.⁴⁷⁹ As outras duas, a *Bettencourt* e a *São Jacinto* haviam varado ambas em Madagáscar, em sítios diferentes, após o que a primeira foi invernar a Mombaça e a segunda a Moçambique.⁴⁸⁰ Ou seja, independentemente dos neerlandeses, o facto é que a viagem Índia-Portugal de 1606 correu muito mal. As duas esquadras de Haultain tinham sido subsidiadas pela VOC com o fito de infligir danos à Carreira da Índia. A primeira conseguiu frustrar a partida das duas armadas que deviam largar de Portugal em 1606, mas nem ela, nem a segunda lograram interferir com a chegada das naus. Não foi por causa dos neerlandeses que quatro dos cinco navios que deviam ter vindo nesse ano não chegaram, mas por demérito ou infortúnio dos portugueses.

3.5.2. Os últimos tiros antes das tréguas: a expedição de Jacob van Heemskerck (1607)

O insucesso da segunda expedição de Haultain não demoveu os neerlandeses dos raides a águas ibéricas. Em 1607, confiou-se a Jacob van Heemskerck o comando de uma nova esquadra de vinte e seis ou vinte e sete velas, subsidiada outra vez pela

478 Ponderou-se ainda enviar três galeões à Índia em Setembro, fora da época normal da viagem, mas o projecto foi abandonado. Carta régia a D. Martim Afonso de Castro, vice-rei da Índia, Madrid, 27-1-1607, em Raymundo Antonio de Bulhão Pato, ed., *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções*, vol. I (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1880), 130–32 (citado doravante como DRI).

479 O naufrágio da *Mártires* é bem conhecido devido ao recente estudo arqueológico dos seus alegados restos. Ver Afonso, *Nossa Senhora dos Mártires*. Castro, *The Pepper Wreck*.

480 A *Bettencourt* voltou à Índia, onde foi julgada inapta para nova viagem; A *São Jacinto* prosseguiu penosamente a jornada, escalando Luanda e finalmente, já em 1607, a Terceira, de onde, como veremos no subcapítulo seguinte, já não a deixaram sair, mandando a fazenda e a gente para Lisboa noutros navios. Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 148-49.

VOC com cento e vinte e cinco mil florins.⁴⁸¹ Visava-se de novo impedir a partida de navios de Lisboa para a Índia, mas o tempo impediu que se largasse antes do fim do Março, dois meses depois do acordado com a companhia. Ora, após a má experiência do ano anterior, os portugueses, desta vez, não permitiram atrasos: três naus foram despachadas para a Ásia logo no princípio de Fevereiro e uma nau e três galeões em Março (os três galeões formavam uma armada à parte, destinada a permanecer no Índico e dotada de um capitão-mor próprio). Quando van Heemskerck chegou a Lisboa, constatou, assim, que já não havia muito que pudesse fazer por lá. Optou, então, por seguir para Gibraltar, onde estava fundeada uma armada castelhana que a esquadra neerlandesa desbaratou a 25 de Abril, num combate famoso que custou a vida ao seu comandante.

Com os castelhanos destroçados, a esquadra regressou às águas portuguesas e dividiu-se, seguindo uma parte para bloquear Lisboa e outra para os Açores. Tal constituía um perigo evidente para os três navios vindos do Oriente que estavam então para chegar e que foram todos aportar à Terceira, nos Açores. O primeiro a chegar, a *Conceição*, foi, enquanto ancorado, atacado, de facto, por cerca de uma vintena de navios neerlandeses, mas a protecção eficaz das duas fortalezas do porto bastou para defendê-lo.⁴⁸² Como os neerlandeses continuaram a rondar o arquipélago, escreveu-se para o continente a pedir o envio de uma escolta. O pedido resultou no envio de uma imponente força luso-castelhana de, alegadamente, quarenta galeões, comandada pelo mesmo Luís Fajardo que fora o ano passado enviado a dar caça a Haultain. A 14 de Setembro, partiu com duas das naus da Carreira da Índia para Lisboa (a terceira havia chegado aos Açores a meter água e foi julgada incapaz de prosseguir viagem). A sua utilidade ficou demonstrada quando, a 28 de Setembro, os navios se depararam com a esquadra neerlandesa, para a qual as duas naus sozinhas teriam sido de certeza uma presa fácil. Face à superioridade numérica da armada, optou, pelo contrário, por retirar (sendo perseguida em vão pelos ibéricos).

A façanha de Gibraltar garantiu um balanço triunfal da expedição de van Heemskerck nas Províncias Unidas, embora, financeiramente, ela tivesse dado prejuízo.

481 Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 190–92.

482 Para tudo o que aconteceu daqui em diante com a *Conceição*, ver “Roteiro de viagem que fes a nao Nosa S^a de Betancor Capitania em que hja Bras Telles de Menezes vindo de Goa pera Portugal feito pelo Id^o Ant^o de Misquita que vinha nella”, transcrito em Maria de Fátima Ferros de Azevedo, “Uma viagem da Índia para o reino em 1605-1607: as relações inéditas de Nicolau de Orta Rebelo e de Antão Mesquita” (tese de licenciatura, 2 vols., Universidade de Lisboa, 1964), II: 154-213 [206–13].

Foi, contudo, a última do seu género, depois de três expedições seguidas em dois anos. A interrupção deveu-se ao progresso das conversações de paz hispano-neerlandesas então em curso, que haviam começado em segredo em 1606 e de onde resultou em 1607 um cessar-fogo na frente da Flandres.⁴⁸³ Continuou-se depois a negociar, em busca de uma paz definitiva entre as duas partes. A principal dificuldade era a presença batava na Ásia, que o lado hispânico não aceitava e de que o neerlandês não abdicava.⁴⁸⁴ É significativo que, cessando as expedições contra os ibéricos na Europa, elas tenham prosseguido na Ásia, como o prova o envio ao Oriente no fim de 1607 da esquadra de Pieter Willemsz. Verhoeff com um programa ainda declaradamente ofensivo, como veremos. Antes de falar dela, contudo, é altura de tratar da expedição imediatamente anterior, a de Paulus van Caerden, que partiu em 1606.

3.6. A expedição de Paulus van Caerden

3.6.1. O Índico Ocidental: Moçambique cercado, a Aguada de Goa, frustrações em Calecute

A expedição de Paulus van Caerden repetiu, no essencial, o itinerário prévio da de Steven van der Hagen, passando por Moçambique, Goa, Malabar e Banten, até chegar às Molucas. No princípio de Junho de 1606, largou com oito navios da Ilha de Wight (onde o contingente holandês da esquadra, partido mais cedo, esperara uns dias pelo zelandês).⁴⁸⁵ Ainda decorria então a primeira jornada de Haultain em águas ibéricas e, ao largo da costa portuguesa, van Caerden soube que a armada de Luís Fajardo andava no mar e encontrou dois vasos de Haultain transviados, que acompanhou durante alguns dias. Teve depois uma viagem longa e penosa, com escalas prolongadas na África Ocidental, pelo que chegou à Ilha de Moçambique apenas a 29 de

483 Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 191.

484 Jonathan I. Israel, *La república holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661* (Madrid: Editorial Nerea, 1997), 25–46 [edição original, em inglês: 1982].

485 Onde o contingente neerlandês da esquadra, partido mais cedo, esperara uns dias pelo zelandês. Sobre esta esquadra, em geral, ver A. de Booy, ed., *De derde reis van de VOC naar Oost-Indië onder het beleid van Admiraal Paulus van Caerden, uitgezeild in 1606*, 2 vols. ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1968-1970). Para uma descrição mais completa da passagem desta expedição pelo Índico Ocidental, aqui apenas resumida, ver Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 114–30.

Março de 1607, cerca de dez meses depois de partir e quando, no Atlântico, decorria já a expedição de Jacob van Heemskerck.⁴⁸⁶

A fase final da viagem até Moçambique, a subida da costa oriental africana, foi custosa, por ter sido efectuada contra a monção então dominante. Estava-se na altura em que costumavam chegar ao porto navios, não do sul, mas do norte, da Índia. Apenas nove dias antes, dois galeões vindos de lá tinham alertado para a possibilidade de um ataque neerlandês à praça, de que Goa fora avisada por via terrestre.⁴⁸⁷ Apesar disso, a surpresa perante a aparição da esquadra foi total. Ninguém esperava que ela viesse fora da monção habitual, que foi aquela em que, em 1604, chegou Steven van der Hagen e, em 1608, como veremos, Pieter Willemsz. Verhoeff, ambos no fim de Julho.

Chegar fora de época não dava a van Caerden apenas o benefício da surpresa. Permitia-lhe também demorar-se mais do que teria podido fazer se tivesse surgido na ilha entre Junho e Agosto, a época em que era costume pararem lá os navios vindos da Europa. Isto porque uma nova mudança da monção obrigava quem queria prosseguir viagem até à Índia a partir antes do fim de Agosto. Van der Hagen não pudera assim ficar mais que algumas semanas e o mesmo aconteceria, em 1608, com Verhoeff. Já van Caerden, chegando em fim de Março, tinha garantido, em princípio, mais de quatro meses de estadia.

É possível que tenha sido a perspectiva de uma estadia mais longa a motivar a esquadra neerlandesa a franquear a barra do porto para ir fundear no chamado “surgidouro do rio”, entre a costa norte da ilha e a terra firme defronte.⁴⁸⁸ Tal como não se mostrou capaz de tolher ao inimigo a entrada da barra, a fortaleza mostrou-se também impotente para impedir a captura dos navios portugueses fundeados à sua sombra. Um “galeoto” e dois galeões chegados da Índia, sem gente a bordo, foram

486 Sobre a estadia da esquadra em Moçambique, em geral, ver Booy, *De derde reis*, I: 102–13 e 167–77. Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em *ibid.*, II: 127–37 [127–31]. António Durão, “Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à Fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...”, ed. António Meyrelles de Souto, *Studia* 12 (1963): 463–548 [484–533]. Santos, *Etiópia oriental*, 301–05.

487 Durão, “Hystorya dos cercos,” 488–89. Carta de D. Aleixo de Meneses, governador da Índia, Goa, 29-12-1607, transcrita em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 129–132 [132].

488 Precisou, para tal, de passar pelo fogo da fortaleza, que se situara na ponta nordeste da ilha exactamente para defender a entrada da barra. Van der Hagen, antes, e Verhoeff, depois, optaram antes por fundear junto da ilha de São Jorge, fora do alcance da artilharia do forte. Esta, no entanto, não se mostrou capaz de perturbar seriamente a passagem da esquadra. Os portugueses reivindicaram ter morto muita gente nos navios, mas as fontes neerlandesas não registam baixa alguma, não havendo também notícia de nenhum navio ter ficado incapacitado. Os norte-europeus só tiveram um momento de alguma aflição quando um dos seus maiores navios, o *Der Veer*, encalhou e as lanchas o tiveram de rebocar sob fogo para uma distância segura.

rebocados para longe pelas lanchas neerlandesas, apesar de os terem chegado “o mais que puderão á fortaleza. p.^a que à sombra da artilheria ficassem mais seguros”.⁴⁸⁹ Repetiu-se assim o ocorrido em 1604 com a nau do trato tomada por van der Hagen.⁴⁹⁰ Como se repetiu o tranquilo desembarque na ilha, com setecentos homens, que os canhões lusos foram igualmente incapazes de evitar, ou sequer incomodar. Só que, desta vez, os neerlandeses não se contentaram somente com uma surtida simbólica, mas montaram cerco ao forte.

Ao contrário do que os portugueses pensaram, a esquadra não trazia ordens nenhuma para conquistar a fortaleza. A decisão de tentar o cerco foi tomada no local.⁴⁹¹ Contudo, depois de cerca de um mês de operações mal sucedidas de expugnação, o comando neerlandês levantou o cerco, largando um mês depois, a 29 de Maio, para as Ilhas Comores, a norte, fugindo provavelmente do ambiente doentio da ilha. A estadia de cerca de quarenta dias nas Comores foi de certeza retemperadora, mas, enquanto decorria, as primeiras naus vindas em 1607 de Portugal puderam aportar a Moçambique imperturbadas. Tratava-se dos três navios que vimos no subcapítulo anterior que partiram de Lisboa logo no princípio de Fevereiro, seguidos em Março por mais quatro. Antes de os quatro últimos se poderem juntar em Moçambique aos outros três, a esquadra de van Caerden reapareceu na ilha, a 4 de Agosto.

Refeitos pela escala em Mayotte, os neerlandeses tinham decidido voltar, calculando que, agora, já conseguiriam encontrar navios vindos de Portugal. Não se enganaram, mas, desta vez, acharam as naus fundeadas no porto demasiado bem defendidas para as atacarem. Além de bem cingidas à fortaleza, apresentavam-se guarnecidas de gente e contavam com a protecção suplementar de uma nova posição de artilharia em terra: “hua hermidia chamada nossa sôra do baluarte que esta pegada com a fortaleza da banda do mar, E que fica acaualeiro sobre a barra”, onde o capitão-mor da armada, D. Jerónimo Coutinho, mandou colocar cinco peças de artilharia pesada.⁴⁹² Que

489 Durão, “Hystorya dos cercos,” 493.

490 Como sucedera com a nau do trato, os dois galeões foram posteriormente queimados. O galeoto, pelo contrário, foi integrado na esquadra neerlandesa.

491 Na carta em que ela foi explicada aos directores da companhia, van Caerden relata como um cativo luso o inteirara de que Goa acabara de mandar aviso do envio de uma grande armada de Portugal, que se previa chegar à ilha dentro de um mês (uma informação que a capital do Estado da Índia recebera, obviamente, por terra). A utilidade potencial de ter o forte ocupado em tal ocasião motivou o cerco, a que os neerlandeses se sentiram também encorajados pela falta de resistência encontrada, quer na captura dos navios, quer no desembarque. Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em Booy, *De derde reis*, II: 127–37 [128-29].

492 Durão, “Hystorya dos cercos,” 531.

tais precauções bastassem para dissuadir os neerlandeses de atacarem, mostra que, havendo prevenção, os navios lusos podiam fundear em segurança em Moçambique.

Sem ousar atacar as naus de D. Jerónimo, van Caerden manteve-se, no entanto, fundeado ao largo do porto cerca de três semanas. A sua intenção era esperar pelos navios que sabia faltarem vir de Portugal, e dos quais fora informado por alguns portugueses capturados. Da fortaleza, despacharam, porém, uma embarcação pequena para as Ilhas Angoxe, a sul, a fim de alertar qualquer vaso luso a caminho de Moçambique para o perigo que o esperava. Pelo menos um, a *Loreto*, recebeu o aviso e evitou escalar a ilha, seguindo directamente para a Índia.⁴⁹³ É possível que o mesmo tenha sucedido com a capitânia da armada de socorro, o galeão *Santiago*, que chegou cedo a Goa, a 11 de Setembro, sem também parar em Moçambique.⁴⁹⁴ Quanto aos dois navios restantes, a *Consolação* e o galeão *Santo André*, atrasaram-se e só chegaram à ilha em Setembro, quando a monção já não lhes permitia prosseguir viagem, obrigando-os a invernar.⁴⁹⁵ Quer van Caerden, quer D. Jerónimo Coutinho já haviam entretanto partido, exactamente porque não se podiam arriscar a ficar na ilha até depois de Agosto.

O almirante neerlandês largou primeiro, a 26 de Agosto. Suspeitava, com razão, que os navios que esperava lhe teriam escapado evitando a escala e propunha-se seguir para Goa no seu encalço. Pensava igualmente tentar a captura das três naus ancoradas em Moçambique, calculando que partiriam logo após si e que poderia assim emboscá-las mais a norte, nas Comores, o que acabou por não fazer.

Apesar da felicidade que representou para o capitão-mor português a partida adiantada dos inimigos, nem tudo lhe correu bem na hora de retomar viagem, pois perdeu uma das naus, a *São Francisco*, por encalhamento.⁴⁹⁶ No caminho para a Índia, porém, voltou a ser bafejado pela sorte: apesar de ter largado depois de van Caerden, chegou a Goa antes dele, escapando assim outra vez ao que teria sido uma captura quase certa, depois de, ao aportar a Moçambique, já ter sido salvo do encontro com os neerlandeses pela sua retirada providencial para as Comores. A esquadra da VOC atrasou-se porque se desviou demasiado para norte na viagem, acabando por ir dar perto

493 Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em Booy, *De derde reis*, II: 127-37 [133].

494 Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192-218 [197].

495 Durão, “Hystorya dos cercos,” 533.

496 A gente e a carga salvaram-se e foram transferidas para os outros dois navios.

de Dabul, muito ao norte de Goa.⁴⁹⁷ Deste modo, quando conseguiu chegar, por fim, à capital do Estado da Índia, a 17 de Outubro, encontrou já as duas naus de D. Jerónimo Coutinho fundeadas em segurança. Tinham aportado a 8 e 10 do mesmo mês, juntando-se ao galeão *Santiago*, chegado, como já se disse, em Setembro, sem ter parado em Moçambique.⁴⁹⁸ Para que o infortúnio de van Caerden não fosse total, porém, o outro navio que evitara Moçambique, a *Loreto*, caiu-lhe nas mãos a norte de Goa, compensando-o parcialmente dos desencontros com as naus de D. Jerónimo.⁴⁹⁹

Foi antes de chegar a Goa, a 10 de Outubro, que a esquadra neerlandesa avistou a *Loreto*, perto dos Ilhéus Queimados, por volta do meio-dia. Depois de perseguida, a nau foi alcançada duas horas antes do pôr-do-sol pelo *Bantam*, um dos maiores navios neerlandeses, que tinha a mesma tonelagem que ela (setecentas toneladas)⁵⁰⁰ e começou de pronto a bombardeá-la. Durante a noite, deu em seco e acabou por se render.⁵⁰¹ Isto é, resumidamente, tudo o que se sabe do combate.⁵⁰² Apesar de pouco, parece claro que a resistência oferecida foi menor que nos casos já vistos quer do *São Simão* (1600), quer do *Santiago* (1602), em Santa Helena.⁵⁰³ De certeza que para tal contribuiu a lamentável situação médica a bordo, que impressionou os captores. Sem se poder reabastecer em Moçambique, a nau seguiu para a Índia sem tentar escalar mais lugar nenhum. Como era frequente ocorrer em casos de permanência prolongada no mar, o escorbuto grassara com violência entre a gente embarcada, matando muitos homens e debilitando outros. Um relato neerlandês afirma que, das trezentas pessoas originalmente a bordo, só duzentas estavam ainda vivas.⁵⁰⁴ Uma fonte portuguesa, por sua vez, declara que só

497 Sobre a passagem desta esquadra pela costa ocidental da Índia, em geral, ver Booy, *De derde reis*, I: 114–20, 181–88. Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em *ibid.*, II: 127–37 [132–35]. Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192–218. Cartas de D. Aleixo de Meneses, governador da Índia, Goa, 29-12-1607 e 2-2-1608, transcritas em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 129–32 e 133–34.

498 Aparentemente, nem a ameaça de terem navios inimigos à sua espera na barra bastara para impedir a sua separação, no que seguiam um vício velho da Carreira da Índia, prejudicial à segurança e verberado insistentemente e impotentemente pelas autoridades de Lisboa. Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192–218 [207].

499 Sobre esta captura, ver Booy, *De derde reis*, I: 115 e 182–83. Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em *ibid.*, II: 127–37 [132–33]. Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192–218 [197].

500 Booy, *De derde reis*, I: 97 e 115.

501 Segundo relatos neerlandeses; o único relato português diz que “se não pode defender das lanchas, que lhe lançarão (depois de encalhar)”. Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192–218 [197].

502 A única menção a baixas mortais, assaz vaga, é da fonte portuguesa, que diz que os neerlandeses “cativarão, e matarão, ferirão outros, saquearão a náó do dinheiro e fazendas...”. Câmara de Goa a rei, 1607, em *ibid.*, I-2, 192–218 [197].

503 O relato português – que não é um depoimento testemunhal – afirma que o capitão ainda tentou atear fogo à nau, mas nenhuma das fontes neerlandesas refere tal facto. *Ibid.*, I-2: 197.

504 Booy, *De derde reis*, I: 115.

havia vinte homens sãos no navio, que foram os únicos a defendê-lo.⁵⁰⁵ Mesmo que tais números sejam exagerados, sabe-se que não era invulgar acontecer este tipo de coisas com naus chegadas tarde ao Índico que, para não perder a monção, optavam por evitar Moçambique, seguindo pelo leste de Madagáscar.

Van Caerden parece ter ficado desapontado com a presa, pois disse que esperara achar mais dinheiro a bordo do que os cerca de vinte mil *reales* encontrados, que foram a parte mais importante do saque.⁵⁰⁶ Uma pequena porção deste dinheiro foi dada aos portugueses sobreviventes, deixados em terra com dois *reales* cada um. O capitão seguiu com a esquadra como prisioneiro e seria, posteriormente, enviado para as Províncias Unidas.⁵⁰⁷ Quanto à nau, como estava encalhada e metia água, foi incendiada, prosseguindo-se depois para Goa.

Com a presença das duas naus de D. Jerónimo Coutinho e do *Santiago* em Goa, van Caerden tinha no porto navios da Carreira da Índia para atacar, ao contrário do que acontecera com Steven van der Hagen três anos atrás. Beneficiava, para mais, da situação de desamparo em que a cidade ficara depois do envio da grande armada do vice-rei D. Martim Afonso de Castro à Ásia do Sueste em 1606. Como se viu atrás, o fim dessa expedição fora lançar um ataque de grande escala às recém-fundadas posições neerlandesas na região. Mas, ao deslocar uma força tamanha para longe do centro do Estado da Índia, os portugueses deixaram a sua capital asiática perigosamente falta de homens, navios e artilharia, carências que o envio de uma armada de reforço ao vice-rei, já em 1607, veio acentuar ainda mais. O risco foi perfeitamente percebido na própria Goa, onde se lembravam bem de van der Hagen.⁵⁰⁸ A aparição de van Caerden na barra acabou por confirmar as piores apreensões.

Apesar de tudo isto, tal como em 1604, os neerlandeses foram inofensivos em Goa, onde ficaram apenas três dias. Preferiram não tentar atacar os navios da Carreira, achando-os demasiado bem defendidos pelas fortalezas da costa e pelas galés e fustas que os rodeavam. Como, porém, não reconheceram as naus de D. Jerónimo Coutinho, pensaram que as embarcações que tinham deixado em Moçambique não haviam ainda chegado e decidiram ir esperá-las ao pé dos Ilhéus Queimados, onde era habitual as naus passarem ao virem de Portugal. Os cerca de dez dias que lá permaneceram foram

505 Câmara de Goa a rei, 1607, em APO, I-2: 192-218 [197].

506 Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em Booy, *De derde reis*, II: 127-37 [132-33].

507 Ibid., II: 137.

508 Câmara de Goa a rei, 1606, em APO, I-2: 168-92 [171-73].

infrutíferos, pois vimos já que as duas velas que faltava chegarem esse ano invernaram em Moçambique. Não encontraram também outras embarcações que pudessem capturar, para o que deve ter contribuído o facto de a navegação das outras fortalezas lusas ter sido suspensa.⁵⁰⁹ A 2 de Novembro, estavam assim de volta a Goa, onde se repetiu o sucedido dias antes: os vasos da Carreira foram julgados demasiado bem defendidos para serem atacados e, ao fim de três dias, voltou-se a partir, agora na direcção do sul, para o Malabar.

Os portugueses não tiveram dúvidas em atribuir ao forte da Aguada, a nova fortificação erguida em Bardês, o mérito principal da segurança dos navios fundeados. O surgidouro habitual das naus da Índia, onde a esquadra de Steven van der Hagen pudera ancorar imperturbada três anos antes, encontrava-se agora coberto pela artilharia da nova fortaleza, que manteve à distância os navios de van Caerden.⁵¹⁰ Confirmou-se assim o acerto da construção, decidida logo em 1604, na sequência da estadia de van der Hagen na barra.⁵¹¹ Que foi encarada com a importância que merecia, prova-o o facto de que houve meios para a pagar, apesar do grande esforço financeiro exigido pela preparação da grande armada de 1606, que sorveu boa parte dos recursos do Estado da Índia durante essa altura.⁵¹²

No Malabar, van Caerden, ao contrário de van der Hagen, não parou em Cananor, seguindo directamente para Calecute. De lá, como em 1604, enviaram-no a um porto dos arredores, para se avistar com o samorim no seu retiro de Verão. A entrevista acabou, contudo, por não se realizar. O almirante não gostou de ser pressionado pelos enviados do samorim a obsequiá-los e ao seu senhor com presentes, no que revelou pouca flexibilidade para se adaptar aos costumes diplomáticos locais. Causaram também má impressão as promessas não cumpridas de abastecer a esquadra de mantimentos. O que, porém, indis pôs mais os neerlandeses contra os seus anfitriões foi o que viram como a atitude cúmplice deles para com os portugueses. Enquanto a

509 O único navio interceptado pela esquadra provou ser de Calecute, pelo que foi logo deixado seguir.

510 “Vierão depois surgir nesta barra, na qual acharão feito o forte, de que já avisamos a V. Magestade no Morro de Bardez, e delle pera dentro as tres náos do Reino, que a respeito da artelharia que nelle está (...) não ouverão cometter as náos, antes se afastarão dellas e do forte, de maneira que a não acharem esta força, sem falta se metterão todos entre as náos, e as desbaratarão, porque posto que o Governador deu logo ordem pera os capitães estarem nellas, e as proveo de gente, (...) e estão mui bem negociadas e defensáveis, todavia como o sorgidouro he da barra pera fora bem mar largo, podião facilmente chegarse, e dar suas baterias, e tornaremse afastar. Deixarão de o fazer a respeito do forte”. Câmara de Goa a rei, 1607, em *ibid.*, I-2, 192-218 [197-98].

511 Câmara de Goa a rei, 1604, em *ibid.*, I-2: 128-34 [133].

512 Câmara de Goa a rei, 1606, em *ibid.*, I-2: 168-92 [169].

esquadra aguardava fundeada pela entrevista em preparação com o samorim, apareceu uma armada de navios de remo mandada de Goa, que se interpôs entre a costa e as embarcações da VOC.⁵¹³ A bordo destas, estranhou-se que os enviados do samorim passassem entre as fustas lusas sem serem molestados e não se gostou de ver o seu desagrado quando as mesmas fustas foram alvejadas pelos canhões norte-europeus. O facto de o samorim ter pedido a libertação do capitão cativo da *Loreto* avolumou as suspeitas. No fim, desconfiado, van Caerden escusou-se de ir a terra, limitando-se a confirmar por escrito o pacto celebrado previamente com Calecute por van der Hagen.

A esquadra prosseguiu assim a sua viagem para a Ásia do Sueste, passando ao largo de Cochim e não fazendo mais nada de importante no Índico Ocidental. O balanço da sua incursão na região é ambíguo. Por um lado, os neerlandeses arrasaram a Ilha de Moçambique e tomaram e destruíram os dois galeões lá fundeados, além da *Loreto*, perto de Goa. Por outro, fracassaram no cerco à fortaleza, o produto dos saques da povoação e dos galeões foi irrisório e o da *Loreto* insatisfatório. Acresce que, tendo partido sete navios portugueses para a Índia nesse ano, conseguiram apenas capturar um. E, diplomaticamente, a desconfiança de van Caerden impediu a realização de autênticas conversações com Calecute.

Como em 1604, contudo, os resultados mais ou menos frustrantes da expedição não garantiram bons resultados para a Carreira da Índia. Van Caerden pode ter tomado apenas um dos sete navios partidos para a Ásia em 1607, mas houve mais três que não concluíram a viagem nesse ano, nenhum dos quais devido a neerlandeses: a *São Francisco*, que, como vimos atrás, encalhou ao largo de Moçambique, e a *Consolação* e o *Santo André*, que se atrasaram na viagem e tiveram por isso de ir invernar à mesma Moçambique. Veremos à frente que nenhum dos dois conseguiu chegar em segurança à Índia no ano seguinte.

3.6.2. A Ásia do Sueste: os Estreitos de Malaca, uma zona dura de atingir

Quando, em Dezembro de 1607, van Caerden deixou o Cabo Comorim para trás, a sua intenção era cruzar o Golfo de Bengala para se adentrar nos Estreitos de

513 A armada fora despachada pelo governador para estorvar no que pudesse a comunicação dos neerlandeses com a terra. Carta de D. Aleixo de Meneses, governador da Índia, Goa, 29-12-1607, transcrita em Blanco, “Os holandeses e o império português do Oriente,” II: 129–32 [132].

Malaca.⁵¹⁴ Tal como sucedera com Steven van der Hagen três anos antes, porém, o adiantado da monção fê-lo optar por seguir antes directamente para o Estreito de Sunda, pelo oeste de Samatra, aportando a Banten no princípio de 1608. Aí, encontrou Cornelis Matelieff que, de volta em Novembro passado da sua viagem de quase um ano às Molucas e à China, se preparava para regressar à Europa. Deparou-se também com novas instruções, expedidas em Abril de 1607 da Europa pelo navio *Gelderland*, que, com uma viagem mais célere, o precedera na Índia, visitando Calecute antes dele e procedendo depois para Banten.⁵¹⁵

O *Gelderland* largara das Províncias Unidas em 26 de Abril de 1607, duas semanas depois de assinado o cessar-fogo hispano-neerlandês decorrente de negociações secretas em curso desde 1606, como já vimos atrás. Teremos ocasião de ver que o processo acabou por conduzir à assinatura em 1609 de uma trégua de doze anos. Para já, interessa apenas notar que o cessar-fogo não teve efeitos imediatos aparentes sobre os ânimos das chefias da VOC. As instruções do navio prescreviam-lhe que atacasse sem provocação qualquer embarcação ibérica que encontrasse.⁵¹⁶ Mais importante, as ordens remetidas a van Caerden pediam-lhe expressamente que as iniciativas mercantis tomassem o segundo lugar em relação às militares.⁵¹⁷ Entre estas, teria prioridade – caso não se houvesse tomado Malaca – o asseguramento da posição da companhia em Johor mediante o estabelecimento de uma fortaleza.

Matelieff, na carta de 4 de Janeiro de 1608 em que resumiu as instruções enviadas da Europa ao seu sucessor, aprovou esta ordem, frisando a importância de ter um contingente militar estacionado em Johor para apoiar a facção pró-neerlandesa no sultanato contra os seus oponentes, pró-portugueses.⁵¹⁸ Ajuntou ainda que, dadas as dificuldades oferecidas pela conquista de Malaca – que ele sofrera na pele –, convinha, enquanto não houvesse força para tomá-la, ir minando a posição da praça através do seu bloqueio por mar. Indicava, porém, como motivo mais imediato para ir aos Estreitos de Malaca, a urgência de atacar os navios que o haviam expulso de Guangdong, quatro dos

514 Booy, *De derde reis*, I: 120 e 192. Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em *ibid.*, II: 127-37 [135].

515 Hendrick Jansz. Craen, o *opperkoopman* do navio, conseguiu no Malabar melhores resultados que van Caerden, pois manteve contactos amistosos com Cananor e com o samorim, com o qual se avistou em pessoa. Tal como van Caerden, porém, já não conseguira meter pelos Estreitos de Malaca e tivera de vir pelo oeste de Samatra. *Ibid.*, II: 6–42.

516 *Ibid.*, II: 121–25.

517 Cornelis Matelieff de Jonge a Paulus van Caerden, Banten, 4-1-1608, em *ONG*, III: 232-40 [233-34].

518 *Ibid.*, III: 233-35.

quais se esperava que passassem na zona em Janeiro ou Fevereiro, em viagem de Macau a Malaca.⁵¹⁹

Van Caerden chegou a Banten a 6 de Janeiro e, apesar de saber que tinha a época do ano contra si, largou para Johor dia 10.⁵²⁰ Três dias depois, concluiu que os ventos e as correntes contrárias o impediriam de atingir os Estreitos de Malaca a tempo de emboscar os navios esperados de Macau e que a demora da jornada atrasaria a viagem posterior que tinha de fazer às Molucas. Voltou assim para trás e, depois de uma consulta com Matelieff, decidiu de vez antecipar a visita às Molucas, para onde seguiu com a armada. A sorte não o acompanhou na visita às Ilhas das Especiarias, pois foi lá feito duas vezes prisioneiro pelos castelhanos, acabando por morrer em Manila em cativo.

Na mesma altura em que van Caerden largava para as Molucas, chegou a Banten um navio neerlandês vindo de Johor (viajara com os ventos certos...).⁵²¹ As notícias que trouxe confirmaram os receios que haviam feito com que tanto Matelieff como van Caerden quisessem que os navios da VOC fossem ao sultanato. A presença das fustas e galés portuguesas, a par da ausência continuada dos neerlandeses, havia atemorizado o sultão o bastante para o levar a evacuar e queimar a capital e a encetar negociações de paz com os lusos. Tais eram os frutos das actividades do homem que, depois da morte no Verão de 1607 do vice-rei D. Martim Afonso de Castro e dos seus dois adjuntos principais – o capitão da armada de alto bordo e o da fortaleza – havia ficado como a autoridade suprema em Malaca, Manuel Mascarenhas. Fora ele que expedira a escolta de galeões a acompanhar a Macau a nau do Japão, salvando-a de Matelieff, ao mesmo tempo que se embarcava em pessoa numa armada de sete “navios”, uma galé e uns quantos bantins, para ir “pellos estreytos fazendo guerra aos vesinhos”. Uma carta portuguesa de Outubro de 1607 relatava que, como resultado desta pressão, o sultão de Johor se vira forçado a ratificar a contragosto a paz com Malaca (que já estava, no entanto, em negociação antes da morte do vice-rei): “[firmou] as pases sem comprir as

519 As instruções recomendavam também que se fosse praticar o curso contra a navegação portuguesa na China e contra a navegação chinesa nas Filipinas, sobre o que Matelieff expressou dúvidas, preferindo concentrar forças nos Estreitos de Malaca. Ibid., III: 238-40.

520 Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em Booy, *De derde reis*, II: 127-37 [135-36]. Paulus van Caerden a directores de VOC, 15-1-1608, em ibid., II: 138. Carta de Cornelis Matelieff de Jonge, Banten, 28-1-1608, em ONG, III: 240-44 [241-42].

521 Jacques l'Hermite a directores de VOC, Banten, 28-1-1608, em ibid., III: 245-50 [249-50].

condisois delias e assi estão feitas como se senão fisesem”.⁵²² Esta situação iria influir de maneira decisiva na recepção no sultanato ao almirante seguinte da VOC, Pieter Willemsz. Verhoeff.

3.7. A expedição de Pieter Willemsz. Verhoeff

3.7.1. O Índico Ocidental: outro cerco de Moçambique, corso e diplomacia

A última grande esquadra da VOC a largar para a Ásia antes da trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621 foi a de Pieter Willemsz. Verhoeff, partida no fim de 1607.⁵²³ As instruções escritas de Verhoeff mandavam-lhe fazer no Índico Ocidental o mesmo que Steven van der Hagen e Paulus van Caerden: procurar e atacar a armada da Carreira da Índia no Canal de Moçambique e em Goa e contactar o samorim em Calecute, no Malabar. Não havia quaisquer indicações para tentar tomar Moçambique. Ordenava-se inclusive que se evitasse a ilha, enviando só um navio ligeiro ver se a armada já lá estaria, e fundeando entretanto nas Comores.⁵²⁴ Verhoeff e o seu conselho decidiram, porém, que seria inconveniente esperar pelas naus nas Comores, optando antes por ir procurá-las a Moçambique; caso não houvessem ainda chegado, esperariam por elas, e, para não desperdiçar o tempo da espera, tentariam entretanto tomar a fortaleza.⁵²⁵ A esquadra fundeou a 28 de Julho de 1608 junto da ilha, onde não encontrou nenhuma das naus partidas de Portugal esse ano.⁵²⁶ Assim, em conformidade com o decidido, optou-se por tentar conquistar a fortaleza, apesar de, ao contrário de van Caerden o ano

522 Carta de Padre Braz Nunes, Malaca, 10-10-1607, publicada em Boxer e Vasconcelos, *André Furtado de Mendonça*, 143–45.

523 Sobre esta expedição, em geral, ver Opstall, *De reis van de vloot*. Para uma descrição mais detalhada da passagem da expedição pelo Índico Ocidental, aqui apenas resumida, ver Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 130–42.

524 Opstall, *De reis van de vloot*, I: 182-90.

525 Da viagem da esquadra antes de chegar a Moçambique, merece referência a escala em Santa Helena. Os portugueses disseram que os neerlandeses escalaram a ilha com o objectivo de capturar naus da Carreira de regresso da Índia. Mas as instruções de Verhoeff não mencionam nada a esse respeito, autorizando-o apenas a parar na ilha caso houvesse tempo. Ao aproximarem-se de Santa Helena, os neerlandeses prepararam-se para a eventualidade de virem a encontrar lá naus portuguesas, mas a principal intenção da escala parece ter sido, sim, evitar ter de parar no Cabo mais à frente. Acharam o lugar deserto e permaneceram lá cerca de duas semanas, sem que aparecesse nau alguma.

526 Sobre a estadia desta esquadra em Moçambique, em geral, ver *ibid.*, I: 215-22. Durão, “Hystorya dos cercos,” 534–46.

passado, não haver já muito tempo para o fazer, pois era preciso largar para a Índia até ao fim de Agosto, o mais tardar.

Muito do que sucedeu durante a estadia desta esquadra em Moçambique foi uma repetição de factos ocorridos em 1604 e 1607. Por exemplo, os neerlandeses voltaram a encontrar navios de alto bordo surtos no porto, que, apesar de estarem sob a protecção da fortaleza, voltaram a ser capturados e retirados da barra. A operação foi levada a cabo pelos quatro *jachten*, auxiliados por lanchas. É expressamente dito que tal só aconteceu porque não houve tempo para aproximar mais as embarcações portuguesas do forte, o que requeria o seu encalhamento.⁵²⁷ Presume-se que terá sido isso que D. Jerónimo Coutinho fez em 1607 com as suas naus, aquando da segunda visita de van Caerden, que não ousou então atacá-las. Agora, em 1608, já só se conseguiu colocar um ou dois navios mais pequenos a salvo desta maneira.⁵²⁸ Confirma-se assim a ideia de que a fortaleza *podia* proteger efectivamente os navios à sua guarda, mas que tal requeria precauções especiais.

Onde quer van der Hagen, quer van Caerden se tinham deparado apenas com os chamados navios do trato, vindos da Índia para comerciar, Verhoeff encontrou também uma nau da Carreira da Índia, invernada na ilha desde o ano anterior. Tratava-se da *Consolação*, que, em 1607, como vimos, chegara tarde demais para seguir viagem na monção própria. Fora acompanhada na invernada pelo galeão *Santo André*, que já largara entretanto para Goa. A nau aprestava-se para segui-lo quando foi tomada pelos neerlandeses com alguma gente a bordo, que, tentando salvar algo de seu, desobedecera às ordens para recolher ao forte e não parece ter oferecido resistência.⁵²⁹ Já o outro ou outros navios capturados estavam sem gente e sem carga.⁵³⁰ A *Consolação* tinha alguma carga de pouco valor a bordo, mas o principal, as remessas de capital, estava de certeza

527 “o surgidouro he tal que se nam podem as naos chegar a fortz.^a sem ficar encalhadas. O que esta pudera fazer se os inimigos nam forão entrando tam repentinamte”. Ibid., 535.

528 Um “galeoto”, segundo os portugueses, dois navios pequenos, segundo os neerlandeses. Ver ibid., 537. Opstall, *De reis van de vloot*, I: 216.

529 Os portugueses queixaram-se de que teria pouca artilharia para se defender, mas os neerlandeses dizem ter encontrado trinta e quatro peças a bordo, o que não parece pouco. Não se sabe nada de como decorreu a captura, a não ser que as amarras da nau foram cortadas pela gente das lanchas, que a terão depois rebocado para fora da barra. Já fora assim que se fizera com os dois galeões e o “galeoto” tomados em 1607. Provavelmente foi também assim que se fez com a nau capturada em 1604, numa operação levada igualmente a cabo por lanchas. Só o facto de haver pelo menos alguma gente a bordo do navio parece diferenciar a captura de 1608 das de 1607 e, talvez, da de 1604 (onde não é claro se foi encontrada gente a bordo ou não, embora não o deva ter sido). Sobre a captura, em geral, ibid., I: 215-16. Durão, “Hystorya dos cercos,” 535-36.

530 Segundo os portugueses, seria um, segundo os neerlandeses, dois.

a salvo na fortaleza, pois os captores, ao descrever o saque, não as referem.⁵³¹ Ao retirarem da barra, os navios capturados encalharam e os portugueses aproveitaram-se disso para mandar uma embarcação deitar-lhes fogo à noite, privando os neerlandeses das presas, de que já só puderam aproveitar alguma carga e algumas peças.

Verhoeff desembarcou as suas hostes no mesmo dia em que chegou e mandou tomar os navios. Como das outras vezes, o fogo da fortaleza foi impotente para sustentar o desembarque e os portugueses preferiram recolher-se às muralhas a enfrentar os invasores. Como no ano passado, porém, o cerco à fortaleza voltou a falhar. A principal diferença entre os dois cercos foi a maior brevidade do segundo: depois de desembarcarem a 28 de Julho, os norte-europeus começaram a retirar logo em 11 de Agosto, onde, o ano anterior, van Caerden mantivera o assédio durante cerca de um mês. De certeza que a pressão do calendário contou para esta brevidade. Era preciso reservar tempo para a evacuação dos homens e dos materiais da ilha, que só foi completada a 18 de Agosto, já perto do fim do mês e da monção de sudoeste.

Numa coisa, porém, a passagem de Verhoeff por Moçambique distinguiu-se de maneira importante das passagens anteriores pela ilha de van der Hagen e de van Caerden. Estes, tal como Verhoeff, tinham lá ido em busca das naus da Carreira da Índia, que escaparam a ambos. Já a esquadra da VOC de 1608 encontrou, como vimos, a *Consolação*, internada. Mesmo que, depois de capturada, haja sido queimada pelos portugueses, foi um navio da Carreira perdido por efeito de um ataque neerlandês. E, quando a esquadra se preparava já para largar, surgiu na ilha outro.

O galeão *Bom Jesus* foi avistado a 17 de Agosto a aproximar-se de Moçambique, mas pôs-se em fuga assim que se aperceberam a bordo dos navios neerlandeses.⁵³² Foram mandados em seu encalço três *jachten* – o *Arend*, o *Griffioen* e o *Pauw* ou o *Valk* – e um vaso de maior porte, o *Rode Leeuw*. O último ficou para trás e acabou por isso por desistir da perseguição. Mas os três *jachten*, mais rápidos, foram alcançando o galeão um por um. Segundo o relato português dos factos, o primeiro começou a combatê-lo ao princípio da noite, o segundo de manhã e o terceiro “sobre a tarde”.⁵³³

531 Sabe-se que, em 1607, D. Jerónimo Coutinho, que ficou na ilha muito menos tempo, teve o cuidado de armazenar o capital na fortaleza durante a sua estadia. Paulus van Caerden a directores de VOC, 9-1-1608, em Booy, *De derde reis*, II: 127–37 [131].

532 Sobre a captura deste navio, em geral, ver Opstall, *De reis van de vloot*, I: 220–21. Carta régia a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, Lisboa, 19-3-1610, em DRI, I: 387-92 [391-92]. Durão, “Hystorya dos cercos,” 544.

533 Carta régia a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, Lisboa, 19-3-1610, em DRI, I: 387-92 [391].

Teria sido a chegada do terceiro atacante a precipitar a rendição do *Bom Jesus*, quando já fora desaparelhado e metia água. Uma fonte do lado neerlandês afirma que o combate durou oito horas, menos do que o alegado pela fonte lusa.⁵³⁴ Não há menções a mortes em nenhum dos lados.

Os *jachten* voltaram a 21 de Agosto a Moçambique com o galeão capturado. A 22, desembarcou-se a tripulação e os passageiros no ilhéu próximo de Santiago, com mantimentos para dois dias. O capitão, o piloto, o mestre, o contramestre, o escrivão, dois religiosos e um flamengo que seguia a bordo foram mantidos cativos, acompanhando a esquadra até à Índia, para onde se partiu a 23. Não se sabe qual era a carga do navio tomado, nem quanto rendeu aos captores.

A esquadra chegou a 18 de Setembro a Goa.⁵³⁵ Não encontrou lá as naus da Carreira da Índia que procurava, pois não havia chegado nenhuma. Os neerlandeses optaram assim por seguir para norte, pois estavam informados de que era por lá que costumavam chegar os navios de Portugal. De facto, o único vaso da armada desse ano a chegar em época normal à Índia, a nau *Oliveira*, encontrava-se então a norte refugiada, em mau estado, numa enseada dos Ilhéus Queimados. Com um mastro quebrado, esperava que o tempo permitisse aos navios já mandados de Goa em seu socorro rebocá-la dali para fora.

Verhoeff, informado da situação, enviou ao seu encontro três dos *jachten*. Não lograram repetir a captura do *Bom Jesus*, tomado por três *jachten*, mas provocaram a perda da nau, pois obrigaram os portugueses a incendiá-la para impedi-la de cair nas suas mãos.⁵³⁶ Boa parte da carga ainda se salvou, pois já fora passada para os navios mandados em seu socorro. E, depois do incêndio, e de partidos os neerlandeses, foi ainda possível recuperar a artilharia dos destroços.⁵³⁷

Enquanto os três *jachten* tentavam tomar a *Oliveira*, decidiu-se dividir o resto da esquadra em dois contingentes, ficando um perto de Goa e enviando-se o outro ao Malabar. Parte deste último foi mandado a Calecute preparar a entrevista de Verhoeff

534 Opstall, *De reis van de vloot*, I: 221, nota 4.

535 Sobre a passagem desta esquadra pela costa da Índia Ocidental, *ibid.*, I: 223-36. Câmara de Goa a rei, 25-12-1608 e 8-1-1609, em APO, I-2: 218-235 e 235-243. "Sucessos do ano de 1608", transcrito em Blanco, "Os holandeses e o império português do Oriente," II: 135-37.

536 Sobre a perda desta nau, Opstall, *De reis van de vloot*, I: 223. Câmara de Goa a rei, 25-12-1608, em APO, I-2: 218-35 [219-20].

537 Que os navios enviados em seu socorro não se tenham, ao que parece, atrevido a enfrentar os *jachten*, mostra que seriam, com toda a probabilidade, embarcações ligeiras e não navios de alto bordo, um bem sempre escasso nas armadas do Estado da Índia.

com o samorim, e a outra parte a Cochim, em busca da armada da Carreira. Com a permanência do primeiro contingente nas vizinhanças de Goa, sob o comando do almirante, garantia-se, em princípio, que a armada, caso chegasse ainda esse ano na época habitual, não poderia escapar. Foi uma manobra vã, pois, para além da *Oliveira*, mais navio nenhum chegou na época habitual. Depois do regresso dos *jachten*, Verhoeff ainda tentou ir a Dabul, a norte, informado de que lá estariam um grande número de embarcações portuguesas. Chegado aos Ilhéus Queimados, porém, os ventos contrários convenceram-no a voltar atrás e a seguir antes para o Malabar, antes que se fizesse tarde.⁵³⁸ Chegou a Calecute a 8 de Outubro, depois de passar dia 2 por Goa.

Em Calecute, Verhoeff, ao contrário de Paulus van Caerden no ano anterior, foi de facto a terra e avistou-se com o samorim. Quatro anos depois da entrevista com van der Hagen, em 1604, o soberano de Calecute conseguia finalmente voltar a encontrar-se com uma figura de vulto da VOC. Pelo teor das conversações tidas, o almirante não achou o belicismo antiportuguês do aliado da companhia diminuído em nada. Mas ficaram também claros o ressentimento e as dúvidas geradas pelo que fora, até ao momento, a incosequência da aliança firmada em 1604. Os representantes do samorim – que não esteve presente nas conversações – queixaram-se de a VOC não lhes ter mandado ainda nem gente, nem navios para combater os portugueses, expressando o desejo de que aquela esquadra viria finalmente fazê-lo. Avançaram mesmo com propostas concretas de ataques conjuntos a Cochim e a Goa, mas Verhoeff desenganou-os: tal como em 1604 e em 1607, os navios e os homens que trazia eram necessários na Ásia do Sueste. Era nas Molucas que, afirmou, a companhia precisava de derrotar primeiro os portugueses. O Malabar teria, por isso, de esperar.

Em Calecute, Verhoeff tinha apenas instruções para preparar a fundação de uma feitoria e para garantir o envio de navios de Banten para ir carregar lá pimenta.⁵³⁹ Comprometeu-se perante os seus anfitriões a fazer as duas coisas assim que pudesse, não lhes prometendo mais nada de concreto. Significativamente, refreou-se de pedir os privilégios exigidos para a feitoria pelos directores da companhia, ciente de que esta não dera o suficiente a Calecute para poder exigir tratamento especial.⁵⁴⁰ Os representantes

538 A decisão foi tomada a 30 de Setembro, data em que as suas instruções o aconselhavam a deixar o Malabar para seguir para a Ásia do Sueste. Estava assim já atrasado em relação ao calendário previsto. Opstall, *De reis van de vloot*, I: 185.

539 Ibid., I: 184.

540 Em 1604, van der Hagen acordara com o samorim que a VOC voltaria a Calecute a breve prazo para fundar uma feitoria e uma fortaleza. Na verdade, regressou apenas três anos depois e nem van Caerden,

do samorim tiveram de resignar-se, mas frisaram que, sem uma força naval neerlandesa no Malabar, os mercadores muçulmanos do Mar Vermelho, da Pérsia e do Guzerate continuariam a ser compelidos pelos portugueses a levar os seus produtos a Goa e a Cochim. Assim, os norte-europeus não deveriam aspirar a realizar grandes lucros com a sua feitoria.

Apesar da indisponibilidade neerlandesa para atender aos pedidos dos seus anfitriões, não se pode dizer que as conversações tenham corrido propriamente mal. Assinou-se um novo tratado entre a companhia e Calecute, que confirmava e ampliava o de 1604.⁵⁴¹ E o samorim, ao despedir-se do almirante, disse-lhe que queria tanto como ele que as coisas lhe corressem bem nas Molucas e por isso se contentava desta vez com os navios e feitores que lhe prometiam mandar de Banten.⁵⁴² Ficaram ainda no porto malabar o punhado de cativos do *Bom Jesus* trazido de Moçambique, que se comprometeram em Calecute a tentar trocar por um neerlandês preso em Goa. A libertação dos cativos correspondeu a uma solicitação do próprio samorim, que já em 1607 pedira sem sucesso a van Caerden para lhe entregar o capitão da *Loreto*, e que encontrou agora interlocutores mais compreensivos.

Verhoeff deixou Calecute a 16 de Outubro e, no dia seguinte, chegou a Cochim, onde já estavam três dos navios que lá enviara quando estava perto de Goa. Não se sabe ao certo há quanto tempo lá se encontravam, apenas que tinham largado dos arredores de Goa a 21 de Setembro. Também não foi ali que conseguiram deparar com a tão

em 1607, nem Verhoeff, em 1608, lá deixaram um navio ou um feitor que fosse. Verhoeff ainda solicitou aos responsáveis da companhia em Banten que enviassem navios ao Malabar, como prometera ao samorim, mas o pedido foi recusado por ser julgado economicamente desinteressante: o que o Malabar tinha para oferecer, a pimenta, já os neerlandeses tinham disponível em abundância na própria Banten. Ibid., I: 70-71. As novas promessas falhadas dos seus aliados já não devem ter surpreendido excessivamente o soberano de Calecute, que desde 1604 que esperava em vão pelo cumprimento do acordado com van der Hagen. Por alguma razão tivera o cuidado de não hostilizar Goa enquanto negociava com a VOC. Fora isso que suscitara a desconfiança de van Caerden, quando vira os enviados de Calecute reprovarem os neerlandeses por dispararem sobre navios portugueses. Sabe-se igualmente que as conversações com os neerlandeses decorreram na maior discrição, por causa da facção pró-portuguesa na corte. Ibid., I: 229. O sigilo deu resultados, porque se conseguiu convencer Goa de que se tinha recebido os neerlandeses apenas devido ao receio do seu poder naval, mas que se lhe recusara a concessão de uma feitoria. Esta duplicidade era mais que justificada, pois, sem ter a certeza do futuro da aliança com a VOC, havia que não envolver Calecute numa guerra imprudente com o Estado da Índia, com o qual se estava então em paz. Carta régia a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, Lisboa, 29-10-1609, em DRI, I: 253-258.

⁵⁴¹ CDNI, 53-54.

⁵⁴² Ainda aconselhou prescientemente Verhoeff a ser desconfiado e a ir a terra o menos possível enquanto estivesse na Ásia. Num episódio célebre, o almirante foi morto traiçoeiramente em Banda algum tempo depois.

procurada armada da Carreira da Índia, que em 1608 logrou o feito raro de ficar toda pelo caminho. Não há registo de ter acontecido nada de notável durante a estadia destas embarcações em Cochim. Uma vez reagrupadas com o contingente do almirante, largaram todos juntos para Malaca, deixando o Índico Ocidental.

No tocante à Carreira, Verhoeff foi mais bem sucedido do que Steven van der Hagen e Paulus van Caerden, pois conseguiu provocar a perda de três naus da Índia, onde van der Hagen não vira sequer nenhuma e van Caerden se ficara pela tomada da *Loreto*. No entanto, o grosso dos catorze navios enviados de Portugal à Ásia em 1608 escapou aos neerlandeses, que apenas encontraram dois (a *Conceição*, queimada em Moçambique, não conta, pois partira de Portugal no ano anterior, em 1607). Mesmo assim, todos eles tiveram péssimas viagens, pois alguns naufragaram e nenhum sucedeu em chegar à Índia nesse ano. Mais uma vez, constatou-se que, num ano em que os neerlandeses lançaram um ataque organizado à Carreira, os reveses que lhe infligiram foram minoritários em relação aos que ela sofreu independentemente deles.

3.7.2. A Ásia do Sueste: um aliado alheado em Johor, a primeira ida ao Japão

Ao abandonar o Índico Ocidental, Verhoeff, como Steven van der Hagen e Paulus van Caerden antes dele, tencionava atravessar o Golfo de Bengala de modo a entrar nos Estreitos de Malaca pelo norte. Na região, tinha ordens para, não podendo tomar Malaca, erguer uma fortaleza em Johor, como já vimos que se ordenara a van Caerden em 1607 pelo navio *Gelderland*.⁵⁴³ Como largou da Índia um pouco mais cedo (Outubro, enquanto van der Hagen o fizera em Novembro e van Caerden em Dezembro) conseguiu penetrar nos Estreitos pelo norte, ao contrário dos seus predecessores, que haviam sido ambos desviados para o Estreito de Sunda pelo oeste de Samatra. Não logrou contudo cumprir nenhum dos seus objectivos quanto a Malaca e Johor. Esteve estacionado diante da praça luso-malaia cerca de um mês (do fim de Novembro ao fim de Dezembro), durante o qual capturou ou destruiu alguns navios: primeiro, uma nau fundeada diante do porto que as fortificações lusas foram impotentes para defender e que, velha e sem carga de valor, foi queimada pelos captores; depois, um navio de

543 Opstall, *De reis van de vloot*, I: 185–86.

oitenta toneladas, incendiado pela própria tripulação, fugida numa canoa; por fim, duas navetas vindas de Macau, de cerca de 120 toneladas e com uma carga rica e cerca de 110 pessoas a bordo (40 portugueses, o resto chineses e guzerates).⁵⁴⁴

Em Malaca, Verhoeff escreveu ao sultão de Johor pedindo apoio para um sítio conjunto aos portugueses, como Matelieff fizera em 1606.⁵⁴⁵ Ao contrário do assentimento célere de 1606, o soberano rejeitou desta vez o pedido. Os neerlandeses não se sentiram fortes o bastante para intentarem sozinhos a empresa, pelo que levantaram âncoras e seguiram para sul. Chegado a Johor, Verhoeff deparou-se com nova recusa, agora em relação à proposta de fundar uma fortaleza da VOC no sultanato.⁵⁴⁶

Parece evidente a razão para a inversão de ânimo do sultão, tão belicoso entre a primeira visita neerlandesa de Jacob van Heemskerck em 1603 e o cerco conjunto a Malaca em 1606 e os dois acordos firmados então com Matelieff. Após a partida deste, havia sido deixado sem protecção frente aos portugueses de Malaca, que se apressaram a aproveitar-se da situação, bloqueando Batu Sawar com a armada de Manuel de Mascarenhas a partir do Verão de 1607 a fim de extorquir uma paz que incluísse a expulsão dos norte-europeus de Johor. O falhanço de van Caerden em atingir o sultanato a partir de Banten no princípio de 1608 ditou a pioria da situação e a frieza com que foi recebido Verhoeff, cuja visita terá sido vista como tardia. Ciente da necessidade de proteger melhor um aliado importante da companhia, o almirante, ao largar para Banten em Fevereiro de 1609, deixou dois navios incumbidos de se quedarem em Johor até Julho com o propósito expresso de fazer frente à armada portuguesa lá esperada em Maio ou Junho (após o que deveriam seguir para as Molucas).⁵⁴⁷

No entanto, no caminho para Banten, Verhoeff topou com um navio vindo da Europa com alertas e instruções de última hora que o fizeram mudar de planos, inclusive em relação aos navios deixados em Johor. A embarcação trazia notícia da assinatura que, acertadamente, se previa iminente de uma trégua hispano-neerlandesa na Europa (seria firmada em Abril de 1609).⁵⁴⁸ Com respeito à situação na Ásia, previa-se

⁵⁴⁴ Ibid., I: 242–43, 245–46 e 253, II: 333.

⁵⁴⁵ Ibid., I: 243, 248.

⁵⁴⁶ Ibid., I: 250–52.

⁵⁴⁷ Ibid., I: 253–55. ONG, III: 295.

⁵⁴⁸ Ibid., III: 307–12.

que esta trégua tolheria as possibilidades de expansão da VOC, confinando a sua área de actuação às regiões em que já se encontrasse instalada. Mandava-se, por isso, celebrar o maior número possível de alianças escritas com estados orientais, que, nos termos previstos da trégua, dariam à companhia o direito de os frequentar. Em certos casos, tal deveria ser acompanhado da construção de fortalezas. Em resultado das ordens recebidas, o próprio Verhoeff adiou a viagem que preparava às Molucas, preferindo seguir para Banda – onde a VOC não tinha ainda fortalezas, queurgia portanto fundar. Num episódio célebre, morreu na mesma Banda, vítima de uma emboscada dos naturais.

Antes de largar para Banda, o almirante escreveu aos comandantes dos navios em Johor mandando-lhes que, de acordo com as últimas ordens da Europa, firmassem um novo acordo com o sultão.⁵⁴⁹ No tocante ao seu destino após abandonarem o sultanato, deixava cair a viagem até as Molucas, instruindo antes as duas embarcações a seguir para nordeste, primeiro para Patane e depois para o Japão. Este era um país ainda por visitar pela VOC, com o qual interessava agora estabelecer relações, antes que a trégua com Filipe III o impedisse. Nos dois lugares, devia-se tentar firmar acordos escritos, conforme pedido pela direcção da companhia. Importa notar, no entanto, que a missão prioritária confiada aos dois navios na viagem ao Japão não eram estas iniciativas diplomáticas, mas uma pura acção de corso: a captura de uma nau portuguesa que Verhoeff soubera em Banten que deveria partir de Macau para o Japão no fim de Junho de 1609. Ou seja, mandava-se basicamente repetir o que haviam feito os dois vasos da expedição de Wybrand Warwijck que em 1603 tomaram a nau de Japão em Macau e o próprio Warwijck também fizera depois: ir ao Mar do Sul da China à caça das grandes naus que faziam o circuito Malaca-Macau-Japão e que, desde a captura “milionária” da *Santa Catarina*, eram o alvo mais desejado do corso neerlandês na Ásia.

A diferença era que agora se projectava estender a perseguição até ao próprio Japão, onde os homens da VOC ainda não haviam chegado. Os únicos neerlandeses a visitar o país até então tinham sido os sobreviventes do *Liefde*, um dos navios da malograda expedição de Jacques Mahu, partida em 1598 das Províncias Unidas para tentar ir à Ásia pela via do Estreito de Magalhães.⁵⁵⁰ Transviado dos companheiros que lhe restavam após uma travessia penosa do Pacífico, o navio aportou em muito mau estado ao Japão, onde foi confiscado pelas autoridades. Os sobreviventes foram, no

549 Carta de Pieter Willemsz. Verhoeff, Banten, 25-2-1609, em Opstall, *De reis van de vloot*, II: 327–31. ONG, III: 295.

550 Wieder, *De reis van Mahu en De Cordes*, III.

entanto, bem tratados e um deles logrou viajar em 1605 até Patane e de lá até Johor, de onde o sultão o levou consigo em 1606 até ao cerco de Malaca. Pôde assim contactar Cornelis Matelieff, a quem entregou cartas que trazia do próprio xógum, convidando os neerlandeses a irem ao arquipélago nipónico. O convite não parece ter despertado demasiado interesse e só o estímulo das novas ordens da Europa fez com que se lhe desse seguimento. A missão diplomática foi porém expressamente subordinada por Verhoeff à missão corsária de captura da nau, a que deu prioridade sobre o objectivo “estratégico” do estabelecimento de relações com o xogunato.

Verhoeff tinha a informação de que a nau largaria de Macau no último dia de Junho, pelo que ordenou que se partisse de Johor no seu encalço logo no princípio de Maio. O problema com esta instrução é que alterava o plano inicial de manter os navios no sultanato para defendê-lo da armada portuguesa lá esperada em Maio ou Junho. Acresceu que Johor não voltou a ser visitado por embarcações neerlandesas durante mais de um ano, permitindo que os portugueses o sujeitassem a um bloqueio a fim de forçar um acordo de paz.⁵⁵¹ A pressão deu resultado e, em Outubro de 1610, um embaixador de Malaca chegou ao sultanato para firmar a reclamada paz. Um neerlandês escreveu no mês seguinte que isso implicou prejuízos imediatos para a feitoria da VOC, devido aos têxteis baratos que começaram logo a afluir de Malaca. Acrescentou que fora diversas vezes perguntado pelo sultão por que razão os navios da companhia não haviam voltado a Johor, deixando implicitamente claro que tal fora uma motivação importante para aceitar a paz.

A informação chegada a Verhoeff em Banten sobre a nau de Macau de partida para o Japão estava correcta e já encontrámos antes o vaso em questão: tratava-se do navio de André Pessoa que viajara em 1607 de Malaca a Macau escoltado pelos cinco galeões que haviam levado Matelieff a retirar-se do delta do Rio das Pérolas. Vimos que os galeões haviam tornado a Malaca logo em 1607 e de lá à Índia. Pessoa quedara-se no porto chinês sem seguir nesse ano para o Japão, talvez porque chegara já tarde para tal, na segunda metade de Agosto (a época normal de largada para Nagasaki era fim de Junho e Julho). Já não se sabe, no entanto, por que se ficou todo o ano seguinte em Macau, só empreendendo a viagem em 1609. Uma carta de um jesuíta afirma que terá sido por temor dos neerlandeses, mas sabe-se que 1608 foi um ano em que, ao contrário

551 Carta de Jacques Obelaer, Johor, 25-11-1610, em ONG, III: 304-05.

tanto de 1607 como de 1609, não houve notícia de velas da VOC na região.⁵⁵² Quando Pessoa decidiu largar em 1609, pelo contrário, já temia os intentos dos norte-europeus a seu respeito, pelo que optou por partir mais cedo que o habitual, em Maio.⁵⁵³ O estratagema parece ter dado resultado, pois a nau aportou ao Japão antes dos seus perseguidores, cujas tentativas de emboscá-la no caminho, no Estreito de Taiwan, não deram resultado.

Os destinos dos portugueses e neerlandeses chegados ao Japão neste ano de 1609 não podiam ter sido mais diferentes. Os homens da VOC foram recebidos pelo xógum e autorizados a estabelecer uma feitoria em Hirado, a sul, com o que se inaugurou uma presença batava de séculos no Japão.⁵⁵⁴ Pode dizer-se que chegaram em boa altura, pois, num país recentemente pacificado após mais de um século de guerra civil, o jovem regime do xogunato Tokugawa (1603-1867) ainda tinha então interesse no comércio exterior. Graças a isso, as trocas com o estrangeiro viveram um período de prosperidade, em que um sistema de licenciamento de viagens comerciais japonesas ao exterior – o chamado regime dos *shuinsen*, ou "navios do selo vermelho" – contribuiu para o incremento da presença nipónica no Mar da China e na Ásia do Sueste. Ao mesmo tempo, teve-se o cuidado de acolher bem estrangeiros recém-chegados como os neerlandeses e, pouco depois, os ingleses, que se vieram juntar a comunidades mercantis forasteiras mais antigas como a portuguesa e os onnipresentes chineses. A recepção oferecida aos homens da VOC foi assim bastante favorável, em contraste com o muro que haviam encontrado até então nos portos da China.

Os portugueses de André Pessoa, pelo contrário, não podiam ter sido pior recebidos. Uma série de alterações do capitão com o *bugyo* (governador) de Nagasaki precipitaram a decisão drástica do xógum de ordenar a captura da nau do trato.⁵⁵⁵ Defendido até à morte por Pessoa, o navio explodiu no seguimento de um incêndio que alastrou ao paiol. O incidente ditou uma curta interrupção das relações luso-nipónicas, pelo que não houve naus que se atrevessem a visitar o arquipélago em 1610 e 1611.⁵⁵⁶ Neste último ano, contudo, uma embaixada do Senado de Macau expedida numa embarcação pequena logrou ser recebida pelo xógum e compor as relações. As ligações

552 D. Luís Cerqueira a assistente, Nagasaki, 15-10-1608, em *Archivum Romanum Societatis Iesu*, Roma, Japonica-Sinica., cód. 21-I, fl. 169-170v.

553 ONG, III: 295-96.

554 Opstall, *De reis van de vloot*, II: 341-4 e 345-63. ONG, III: 296-97.

555 Boxer, "The Affair of the 'Madre de Deus,'" 50-53.

556 Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 78-80.

comerciais foram assim reatadas logo no ano seguinte, embora ensombradas pelo espinho e ameaça que a nova feitoria de Hirado da VOC constituía. Esta posição da companhia, próxima de Nagasaki, iria a partir daí condicionar de maneira importante a rota portuguesa até ao Japão, como teremos várias vezes ocasião de ver no resto desta tese. E com esta primeira visita ao Japão, depois da passagem dos seus navios por Moçambique, Guzerate, Goa, Malabar, Ceilão, Coromandel, Malaca, Molucas e Macau, a VOC podia dizer que, com excepção do Golfo Pérsico, não havia já lugar importante para os portugueses na Ásia que os seus vasos não tivessem visitado – quase sempre sem sofrerem danos de maior.

3.8. Navios capturados ou destruídos

Se se puser de parte dois juncos atacados pelos homens de Cornelis de Houtman em Banten em 1596, foi em 1601 que houve pela primeira vez primeiros navios portugueses capturados ou destruídos na Ásia por neerlandeses, com a apreensão por Paulus van Caerden de uma embarcação fundeada em Aceh e a tomada em Banten de duas galeotas da grande armada de André Furtado de Mendonça.⁵⁵⁷ Na Rota do Cabo, o equivalente deu-se em 1602, com o assalto bem sucedido ao galeão *Santiago*, em Santa Helena. A partir de então, houve todos os anos capturas ou destruições até 1609, ano em que o total de perdas desde 1601 se cifrava já em oitenta navios, à média de quase nove por ano. Doze destas perdas foram ainda provocadas por vasos das *voorcompagnieën*, em episódios de que se tratou no capítulo anterior. Como, por um lado, se trata de um grupo pouco significativo e, por outro, parte das perdas se deram já após a fundação da VOC em 1602, optou-se por tratá-las quantitativamente em conjunto com aquelas infligidas pela nova companhia.

Em toda a época abrangida pela investigação, este foi o período em que se deram mais perdas, tanto em termos absolutos como em média, com 8,9 capturas ou destruições por ano. Veremos, porém, que, depois de uma acalmia na segunda década de Seiscentos, no período 1620-1625 se voltará a subir para uma média anual virtualmente idêntica de 8,8 perdas. Assim, o que é de facto distintivo na primeira década do século é antes a alta percentagem de navios de alto bordo entre as perdas,

⁵⁵⁷ Para consulta dos dados discriminados e das fontes que os suportam, remete-se para o anexo IV.

45%, onde, nos dois períodos subsequentes estudados, não passará de cerca dos 10%. Por fim, estas naus e galeões tomados ou destruídos foram de três tipos: navios da Carreira da Índia; galeões das armadas da Coroa na Ásia; naus mercantis ao serviço no comércio intra-asiático. Os navios de alto bordo da Carreira e das armadas régias orientais mantiveram-se activos, mas veremos no capítulo seguinte que as grandes naus mercantis desaparecerão das rotas intra-asiáticas na segunda década do século XVII, contribuindo para fazer decair a proporção dos navios de alto bordo entre as presas do corso neerlandês.

Quadro 1.1. Navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1609

Naus e galeões tomados ou destruídos	Outros navios tomados ou destruídos	Total de navios tomados ou destruídos
36 (45%)	44 (55%)	80 (100%)

No tocante à localização das perdas, avulta a proeminência dos Estreitos de Malaca, em primeiro lugar, e do Índico Ocidental, em segundo. Pela última região, deve entender-se, basicamente, o Canal de Moçambique e a costa ocidental indiana. As dezanove perdas aí registadas são uma consequência das três grandes expedições da VOC à zona em 1604-1608, que repetiram todas o mesmo percurso Moçambique-Goa-Malabar, antes de largarem para a Ásia do Sueste. Foram, porém, os Estreitos de Malaca e arredores que se afirmaram desde o início como a região mais perigosa para a navegação portuguesa no tocante a ataques neerlandeses.

Quadro 1.2. Regiões de capturas ou destruições de navios portugueses por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1609

Atlântico	Índico Ocidental	Ceilão	Golfo Bengala	Estreitos Malaca e adjacências ⁵⁵⁸	Arquipélago malaio-indonésio	Mar China	Total de navios tomados ou destruídos
1	19	14	6	30	7	3	80
1,25%	23,75%	17,5%	7,5%	37,5%	8,75%	3,75%	100%

3.9. Conclusão

Após um curto período inicial de indefinição, a recém-fundada VOC optou por uma política claramente ofensiva contra o Estado da Índia, que implicou uma militarização acentuada da organização e o correspondente investimento em fortalezas, soldados, artilharia e navios de guerra (a via das armas foi oposta por alguns accionistas por temor dos riscos financeiros implicados). O fenómeno foi replicado do lado português com um investimento maciço no reforço militar do Estado da Índia, tanto da parte do próprio Estado – que suportou o grosso do custo da grande expedição do vice-rei D. Martim Afonso de Castro a Malaca, em 1606 –, como da metrópole – através do envio de armadas extraordinárias de socorro à Índia em 1605, 1607 e 1608. A viragem ofensiva da VOC e o reforço militar paralelo das duas partes garantiu uma fase de escalamento do conflito luso-neerlandês na Ásia em relação aos incidentes do período das *voorcompagnieën* e que durou até à proclamação da trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621.

Da parte neerlandesa, uma diferença importante tanto em relação ao período precedente como ao posterior foi a concentração dos navios enviados à Ásia em cinco grandes frotas comandadas por almirantes que, durante a sua estadia na Ásia, constituíam aí a autoridade suprema da companhia. No tocante à época das

⁵⁵⁸ Por adjacências dos Estreitos de Malaca, entende-se – neste e em todos os outros quadros – as regiões imediatamente a sul e a leste da região, onde os navios tomados podiam apenas estar a ir ou a vir dos ditos Estreitos.

voorcompagnieën, houve, por um lado, uma diminuição do número de navios e, por outro, o aumento da sua tonelagem média, assim como dos efectivos das frotas em que viajavam integrados – com aumento, portanto, da sua capacidade militar. A primeira frota não foi aprestada de início pela VOC e não apontava ainda claramente para o que foi a militarização posterior da política da companhia – apesar da liberdade que os navios tiveram para se entregar ao curso. Contudo, a partir da segunda, todas as frotas tiveram objectivos militares, a par de comerciais. As instruções da segunda frota repartiam estes objectivos militares por três regiões: as Molucas, onde previam a conquista de fortalezas do estado da Índia em conjunto com o sultanato de Ternate; os Estreitos de Malaca, onde mandavam tentar tomar Malaca em conjunto com o sultanato de Johor; o Índico Ocidental, onde mandavam ir atacar a navegação euro-asiática e intra-asiática lusa e firmar alianças com inimigos locais dos portugueses na costa ocidental da Índia, sobretudo no Malabar.

Nestas três regiões da Ásia visadas militarmente pela VOC no início, o balanço foi distinto. Nas Molucas, a conquista das duas frágeis e isoladas fortalezas portuguesas de Amboíno e Tidore em 1605 representou para a companhia a aquisição das suas primeiras posições fortificadas, fixando-a de imediato e duradouramente na região. A oposição europeia que aí encontrou veio, não dos portugueses, mas dos castelhanos das Filipinas. Quem tomou de facto a ofensiva contra a VOC na área foi Manila, reconquistando parte das posições lusas perdidas e arrastando assim os neerlandeses para uma longa e custosa guerra de atrito em Maluku, que limitou em parte a sua capacidade ofensiva contra os portugueses a ocidente, fosse nos Estreitos de Malaca, fosse no Índico Ocidental. Para efeitos práticos, o Estado da Índia não voltou à zona e, no que a conflitos luso-neerlandeses diz respeito, as Molucas, depois de 1605, deixam de contar.

Nos Estreitos de Malaca e no Índico Ocidental, pelo contrário, os batavos, apesar dos danos sérios e dos efeitos de certeza muito intimidadores das suas incursões – duas aos Estreitos e três ao Índico Ocidental –, terminaram a década apenas com uma feitoria acabada de fechar no Guzerate, e com outra, como veremos, prestes a fechar, em Johor. As duas tentativas de tomar Moçambique fracassaram e o pedido de Calecute à VOC para instalar uma fortaleza no Malabar foi recusado, tal como foi rejeitado, por sua vez, o pedido da companhia para erguer uma fortaleza em Johor e falhou a tentativa de capturar Malaca. Veremos que isto permitiu, na década seguinte, que, com o Estado

da Índia afastado das Molucas, por um lado, e o Índico Ocidental e os Estreitos de Malaca temporariamente na periferia dos interesses da VOC, por outro, se assistisse a uma fase de relativa acalmia do conflito luso-neerlandês na Ásia, depois do escalamento e alta intensidade do período 1602-1609.

Para lá do trio Índico Ocidental-Estreitos de Malaca-Molucas, há que referir uma quarta região onde a VOC contribuiu para pressionar militarmente o Estado da Índia: o Atlântico “peninsular”, entre Portugal continental e os Açores, onde a companhia patrocinou três expedições da marinha de guerra neerlandesa em 1606 e 1607 que ameaçaram a Carreira da Índia. Por causa delas, não partiu nenhuma armada para a Índia em 1606 e algumas naus de lá regressadas em 1607 correram o risco de serem capturadas, embora tivessem terminado por escapar.

Como já se disse, o escalamento do conflito luso-neerlandês na primeira década do século XVII deveu-se tanto à militarização da VOC e a sua adopção de uma política ofensiva antiportuguesa como ao reforço militar paralelo do Estado da Índia e à sua política ofensiva antineerlandesa. Esta foi expressa pelo envio da grande armada do vice-rei D. Martim Afonso de Castro a Malaca, a terceira e maior das expedições antineerlandesas do Estado da Índia à Ásia do Sueste, depois das de Lourenço de Brito e André Furtado de Mendonça, tratadas no capítulo anterior. Tal como Lourenço de Brito e André Furtado antes, o objectivo era o mesmo: punir tanto os neerlandeses que encontrassem como os asiáticos que os houvessem acolhido. Das três expedições, a de D. Martim foi a que mais sofreu de facto às mãos dos norte-europeus: nos dois combates navais com Cornelis de Matelieff em Malaca, perdeu-se nove navios de alto bordo, o maior número de baixas navais alguma vez registado em recontros com os batavos no Oriente. Não se deve, porém, esquecer o falhanço prévio do ataque da armada ao Aceh, que veio juntar-se ao reverses anteriores frente a asiáticos de Lourenço de Brito em Banten e de André Furtado em Ternate. Houve uma componente asiática, “não neerlandesa”, que tem sido esquecida nas derrotas militares portuguesas na Ásia neste período.

Outro factor “não neerlandês” de insucesso foi o desempenho da Carreira da Índia no período, que minou um esforço considerável de reforço militar do Estado da Índia a partir da metrópole. Vimos no capítulo anterior que em 1601 se tentara sem sucesso engrossar as armadas da Índia com uma armada extraordinária de seis galeões biscainhos. Entre 1605 e 1608, assistiu-se a um esforço semelhante, mais continuado,

com a expedição, ou tentativa de expedição, de armadas extraordinárias similares de galeões, mas sem resultados muito melhores.⁵⁵⁹

As dificuldades de fazer chegar à Ásia reforços navais da metrópole não se deveram a nenhuma anomalia das armadas extraordinárias de galeões. A Carreira da Índia no seu todo vinha funcionando com deficiências desde pelo menos as duas últimas décadas do século XVI. Vimos que a VOC visou atingir a navegação portuguesa na Rota do Cabo, fosse directamente, através de expedições ao Índico Ocidental, fosse indirectamente, através do patrocínio das expedições da marinha neerlandesa às costas ibéricas. No entanto, apesar de todo este esforço, os efeitos do corso neerlandês sobre a Carreira no período não devem ser sobrevalorizados. É verdade que foi responsável pela perda de quatro navios em 1607 e 1608 e pela retenção de oito em Lisboa em 1606. Mas, entre 1604 e 1609, perderam-se ou ficaram inutilizados mais onze navios da Carreira, por razões a que os neerlandeses foram estranhos, como o foram às onze invernadas e às seis arribadas a Lisboa também ocorridas então. Por outras palavras, os navios que se perderam em resultado de ataques corsários foram menos do que os que se perderam por outras causas. E, sobretudo, os neerlandeses não contribuíram em nada para as altas percentagens de invernadas e arribadas sofridas pela Carreira nestes anos.

559 Em 1605, cinco dos dez navios chegados nesse ano de Portugal foram incorporados na armada de D. Martim Afonso de Castro; em 1606, havia-se contado voltar a expedir um socorro de cinco galeões, mas o bloqueio neerlandês de Lisboa impediu-o; em 1607, foi enviado um reforço de três galeões, apenas um dos quais chegou ao destino; em 1608, enviou-se o maior socorro de todo o século XVII, seis galeões e duas urcas, do qual só metade (três galeões e uma urca) chegou à Índia, e só em 1609, depois de invernar um ano na viagem. Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 148-52.

4. 1609-1620: tréguas falhadas e acalmia

4.1. Introdução

Já se fez no capítulo atrás menção à trégua hispano-neerlandesa firmada em 1609, depois de árduas negociações. Sabe-se que o aparecimento em força de mercadores das Províncias Unidas nas então chamadas Índias Orientais e Ocidentais foi uma questão importante nas conversações que conduziram à assinatura da que ficou conhecida como a Trégua dos Doze Anos (1609-1621), em resultado das reivindicações de Madrid de que os batavos se retirassem das Índias e a recusa dos últimos em satisfazer tal reclamação.⁵⁶⁰ A exigência da retirada neerlandesa das Índias foi uma das reivindicações chave do lado hispânico nas negociações e a recusa em aceitá-la contribuiu de maneira importante para a frustração das conversações de paz, das quais se conseguiu extrair apenas uma trégua precária de doze anos. Em relação ao problema do que era visto do lado de Madrid como a intrusão dos mercadores das Províncias Unidas no mundo não europeu, a maior concessão que se conseguiu tirar do outro lado foi o cancelamento dos projectos de criação de uma réplica atlântica da VOC, isto é, de uma grande companhia monopolista para o comércio batavo com a África Ocidental e a América.⁵⁶¹ Pode dizer-se com segurança que esta foi a principal consequência da trégua para os domínios ultramarinos portugueses, pela ameaça militar que tal companhia teria previsivelmente representado.

Podia, no entanto, não ter sido a única consequência de vulto, se o disposto no acordo de 1609 sobre a coexistência ibero-neerlandesa longe da Europa tivesse sido de facto aplicado. Os tratados de pazes hispano-francês de 1598 e hispano-inglês de 1604 guardavam silêncio sobre a questão do acesso de franceses e ingleses às áreas do mundo não europeu onde a Monarquia Católica não os queria aceitar, demonstrando assim que esta não desistia das suas reivindicações de exclusividade e abrindo caminho à continuação das hostilidades fora da Europa.⁵⁶² O tratado da trégua com as Províncias Unidas tentava, pelo contrário, regulamentar esta controvertida questão, garantindo aos

⁵⁶⁰ Israel, *La república holandesa y el mundo hispánico*, 27–33. Ittersum, *Profit and Principle*, 252–64.

⁵⁶¹ Israel, *La república holandesa y el mundo hispánico*, 29. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 143. Heijer, *De geschiedenis van de WIC*, 26.

⁵⁶² Bernardo José García García, *La pax hispánica: política exterior del Duque de Lerma* (Leuven: Leuven University Press, 1996), 46–47. Ittersum, *Profit and Principle*, 234–35.

batavos – em termos muito intrincados – o direito a comerciarem sem impedimentos com os soberanos de todo o mundo, embora fizesse depender o seu acesso às possessões extra-europeias da Monarquia Católica da autorização do rei Habsburgo (tal como, inversamente, os súbditos da Monarquia não poderiam visitar as possessões extra-europeias neerlandesas sem autorização).⁵⁶³ Não era, porém, por acaso que o artigo IV da trégua, onde parecia que se dispunha isto, estava redigido de modo singularmente obscuro, um indício evidente das dificuldades das partes em se entenderem quanto a este ponto, pelo que representava enquanto cedência do lado hispânico.⁵⁶⁴ Foi por isso firmado um anexo secreto ao artigo, que proibía de modo expresse qualquer obstrução ao comércio de neerlandeses com soberanos livres.⁵⁶⁵

A ambiguidade do artigo motivou igualmente uma petição de esclarecimento da VOC aos Estados-Gerais logo em Agosto de 1609. Em resposta, foi fornecida uma clarificação determinando que a companhia não poderia comerciar nas possessões extra-europeias de Filipe III, tal como os súbditos de Filipe III não poderiam comerciar nos lugares onde a companhia detinha autoridade. Mas, segundo o esclarecimento, a VOC ficava também autorizada pelos Estados-Gerais a tomar medidas retaliatórias contra portugueses ou outros súbditos do rei Habsburgo se eles tentassem impedi-la de comerciar com soberanos neutrais pela força ou pela intriga, caso em que poderia replicar impedindo-lhes em represália o comércio com os mesmos soberanos. Ficava também com permissão para auxiliar os seus aliados se estes fossem atacados por ibéricos.⁵⁶⁶ Um entendimento tão frágil e ambíguo tinha, como é evidente, forte possibilidades de não vingar, como veremos que não vingou.

563 J.A. Abreu y Bertodano, ed., *Colección de los Tratados de paz, alianza, neutralidad, garantia...*, vol. I-1 (Madrid, 1740): 463–64. *Artijckelen van't bestandt, ghesloten ende gheconcludeert voor XII iaren...* (Antwerp, s.d.), 8-9 (disponível em linha em <http://dutchrevolt.leidenuniv.nl/>).

564 Israel, *La república holandesa y el mundo hispánico*, 33. Há que notar que a instituição representante dos interesses portugueses na capital da Monarquia Católica, o Conselho de Portugal, esteve do lado beligerante, opondo-se à trégua e, mais tarde, à possibilidade de prorrogá-la depois de 1621. Luz, *O Conselho da Índia*, 297–98 e 301–02. Israel, *La república holandesa y el mundo hispánico*, 75–76.

565 Abreu y Bertodano, *Colección de los Tratados*, I-1: 484–85.

566 RSG, XIV: 693-94. Ittersum, *Profit and Principle*, 349.

4.2. Uma trégua falhada na Ásia

A Trégua dos Doze Anos passou rapidamente à condição de letra morta nas duas áreas ultramarinas principais de conflito ibero-neerlandês no período, a Ásia e a África Ocidental. Estava disposto que entraria em vigor fora da Europa em Abril de 1610 – um ano depois da sua assinatura – e os Estados-Gerais tentaram coordenar a sua notificação a Oriente com as autoridades da Monarquia Católica, decidindo que seria melhor enviar dois navios comunicá-la à Ásia, um neerlandês, a Banten, outro, português, a Goa, devendo ambos levar alguns representantes do outro lado a bordo. Para pôr em prática o arranjo, a VOC despachou, em Outubro de 1609, um *jacht* para Lisboa com um salvo-conduto dos arquidukes dos Países Baixos do Sul, Alberto e Isabel. O vice-rei de Portugal, Cristóvão ou Cristóbal de Moura, recusou, porém, cooperar, pelo que o navio teve de prosseguir viagem para Banten sem os desejados representantes de Filipe III a bordo.⁵⁶⁷ A participação oficial da trégua só parece ter seguido de Lisboa para Goa na armada da Carreira da Índia partida para Oriente em 1610 e, assim, não pode ter lá chegado antes do Verão do mesmo ano.⁵⁶⁸ É de notar que, a par desta carta, seguia outra missiva ordenando que, apesar da trégua, se continuasse a velar pela “boa guarda e defesa d’esse Estado”, cuidando-se, “particularmente e em sigilo”, de impedir os soberanos asiáticos próximos de receber os batavos e outros estrangeiros europeus que lá fossem sem licença do rei e mantendo-se a guarda contra eventuais maus intentos da sua parte.⁵⁶⁹

Os neerlandeses tinham razão em temer dificuldades na hora de fazer aplicar a trégua a Oriente, pois a VOC nunca logrou acordar o seu reconhecimento com as autoridades castelhanas em Maluku – a região onde os dois poderes coexistiam mais de perto –, fazendo com que ela nunca chegasse a vigorar de facto na Ásia.⁵⁷⁰ Segundo

⁵⁶⁷ Ibid., 347.

⁵⁶⁸ A data da carta régia comunicando a trégua é de Fevereiro de 1610. A única alternativa a mandá-la pelas naus partidas, nesse ano, em Março, e fazê-la chegar assim antes do Verão, teria sido enviá-la por terra, como às vezes se fazia com correio urgente. Veremos à frente que em Abril de 1610 o vice-rei Rui Lourenço de Távora despachou da Índia para o Extremo Oriente uma armada de galeões a escoltar a nau destinada ao Japão, do mesmo passo que escrevia ao governador das Filipinas pondo os ditos galeões ao seu dispor para lutar contra a VOC, se o desejasse. Isto, como é óbvio, aponta para que não tivesse sido ainda notificado da trégua, no exacto mês em que se acordara fazê-la entrar em vigor na Ásia. Carta régia a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, Lisboa, 20-2-1610, em DRI, I: 341.

⁵⁶⁹ Carta régia a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, Lisboa, 21-2-1610, em *ibid.*, I: 360-61.

⁵⁷⁰ Jacque l'Hermite a directores de VOC, Amsterdão, 10-8-1612, em ONGI, III: 380-94 [380-81]. J.C.M. Warningsck, ed., *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen, 1614-1617* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1943), I: 125-27.

uma versão neerlandesa dos factos, o primeiro governador-geral nomeado pela companhia, Pieter Both, tentou, em 1611-1612, obter sem sucesso a sua ratificação, primeiro junto do governador castelhano em Maluku, Cristóbal de Azcueta Menchaca, e depois do seu sucessor, D. Jerónimo de Silva: os dois teriam alegado não haver recebido ordem do rei para aplicarem a trégua, declarando-se por isso impossibilitados de fazê-lo.⁵⁷¹ Os dirigentes da VOC na Ásia fundamentaram nesta alegada recusa a sua decisão de prosseguir a guerra tanto ofensiva como defensiva contra os ibéricos, sendo aparentemente secundados nesta decisão pela direcção da companhia na Europa a partir de Agosto de 1612.⁵⁷² Em 1613, a resolução traduziu-se no retorno à guerra de conquista contra a Monarquia Católica pela VOC, com a tomada de quatro fortes castelhanos em Maluku (três em Tidore e outro em Ternate).⁵⁷³

Embora os neerlandeses culpassem os castelhanos e não os portugueses pelo falhanço da trégua na Ásia, não fizeram obviamente distinções entre ambos quando decidiram prosseguir com as hostilidades. Assim, os mercadores de Malaca que foram a Amboíno e a Banda na esperança de que, com a trégua, os deixassem retomar o comércio naquelas ilhas, foram mandados embora pelos norte-europeus, que invocaram o não reconhecimento da dita trégua pelo governador castelhano em Maluku.⁵⁷⁴ E, em 1613, a par das fortalezas castelhanas em Tidore e Ternate, a VOC tomou também aos portugueses o forte de Solor, perto de Timor, a última posição fortificada lusa no arquipélago malaio-indonésio.⁵⁷⁵ No entanto, há que dizer que o primeiro acto de hostilidade luso-neerlandesa no Oriente depois da proclamação da trégua antecedeu esta conquista de Solor e foi da iniciativa de uma comunidade portuguesa: em Julho de 1612, a feitoria da VOC em Pulicate, no Coromandel, foi arrasada por uma força da localidade lusa próxima de São Tomé de Meliapor.⁵⁷⁶ Não é claro, porém, que o governador-geral, Pieter Both, soubesse do sucedido quando começou a preparar o assalto a Solor no fim de 1612, pois não o mencionou na justificação do ataque.

571 P.J.A.N. Rietbergen, ed., *De eerste landvoogd Pieter Both, 1568-1615: Gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, 1609-1614* (Zutphen: Walburg Pers, 1987), II: 343-44.

572 Jacques l'Hermite a directores de VOC, Amsterdão, 10-8-1612, em ONGI, III: 380-94 [381]. Rietbergen, *De eerste landvoogd Pieter Both*, II: 344. Veen, *Decay or Defeat?*, 189.

573 Rietbergen, *De eerste landvoogd Pieter Both*, I: 99-101, II: 348-51.

574 Warnsinck, *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen*, I: 126.

575 Arend de Roever, *De jacht op sandelhout: De VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw* (Zutphen: Walburg Pers, 2002), 121-26.

576 Sanjay Subrahmanyam, "A 'empresa de Paleacate': o conflito luso-holandês no sueste da Índia, 1610-1640," em *Comércio e conflito*, 201-25 [208-10].

O assalto à feitoria de Pulicate foi uma iniciativa puramente local, feito sem ordens do rei ou do vice-rei em Goa. Mereceu, no entanto, a aprovação do soberano, expressa em carta régia firmada no princípio de 1614.⁵⁷⁷ Em cartas régias escritas ao vice-rei do Estado da Índia por volta da mesma altura, isto é, no princípio de 1614, embora se mandasse tomar medidas ofensivas contra os neerlandeses, ainda se vinculava a necessidade de respeitar os termos do tratado da trégua. Assim, pedia-se para desalojar a VOC dos Estreitos de Singapura, caso esta estabelecesse lá uma posição, mas invocando o argumento de que tal estabelecimento representaria uma violação da trégua.⁵⁷⁸ Por outro lado, fazia-se ainda uma distinção entre o procedimento a tomar em relação à companhia neerlandesa e à *East India Company* inglesa, dizendo que, contra esta, se poderia fazer a guerra “descobertamente” – o que mostra que ainda se sentia a necessidade de manter pelo menos as aparências de respeito pela trégua. Esta necessidade só desapareceu por completo da correspondência régia expedida para a Ásia no ano seguinte, em 1615, quando se deram já ordens claras para actuar ofensivamente contra a VOC, expulsando-a do Oriente em conjugação com o governador das Filipinas, D. Juan da Silva.⁵⁷⁹

As ordens de 1615 foram cumpridas e nesse ano enviou-se de Goa uma esquadra de quatro galeões para reunir-se à grande armada que D. Juan da Silva preparava em Manila contra os neerlandeses e de que se falará mais à frente. Antes, porém, chegados a este ponto, é interessante mencionar um memorando premonitório escrito em 1608 pelo famoso jurista e publicista Hugo Grotius. O documento em questão foi redigido quando se iniciaram as negociações de paz hispano-neerlandesas e destinava-se a aconselhar os *Heren Zeventien*, isto é a direcção da VOC, sobre a posição a tomar face ao processo. No memorando, anteviam-se três cenários possíveis para o desfecho das conversações: uma paz acordada com a concessão de liberdade de comércio aos batavos nas Índias Orientais – a hipótese mais desejável, mas considerada pouco provável –; uma paz acordada com a retirada neerlandesa das Índias; uma paz acordada com a manutenção da guerra longe da Europa, à semelhança da paz com a França de 1598 e da

577 Carta régia a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 31-1-1614, em DRI, III: 30-32.

578 Carta régia a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 7-1-1614, em *ibid.*, II: 471-80 [472, 474].

579 Cartas régias a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Madrid, 5-3-1615, em *ibid.*, III: 290-294 e 294-296. O equivalente a esta mudança de posição formal do lado neerlandês parece ter-se dado em 1614, quando os Estados-Gerais, a 4 de Março, autorizaram o corso contra portugueses e castelhanos fora da Europa, uma decisão justificada por violações de trégua por parte dos mesmos portugueses e castelhanos. Warnsinck, *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen*, I: xlix.

paz com a Inglaterra de 1604.⁵⁸⁰ Grotius duvidava da viabilidade da primeira hipótese e aconselhou por isso os *Heren Zeventien* a prepararem-se para a terceira, isto é, para uma situação de paz na Europa e de guerra fora dela, para a qual dava como certo que contariam com a assistência financeira e militar dos Estados-Gerais, que chegaria para sustentar o esforço bélico.

Apesar da tentativa inclusão do artigo IV no tratado de 1609, o rápido falhanço da manutenção da trégua longe da Europa demonstrou claramente a presciência de Grotius. É importante notar que a sua previsão de que a VOC poderia contar com o apoio dos Estados-Gerais para suportar as suas despesas militares se revelou também acertada. Logo em 1609, o parlamento neerlandês concedeu à companhia um subsídio trianual de trezentos mil florins, a pagar em fatias anuais de cem mil florins, na forma de isenções de direitos aduaneiros, um apoio justificado pela necessidade de suportar as tropas das fortalezas nas Molucas. Estes subsídios, pagos em geral na forma de isenções de direitos e complementados por fornecimentos regulares de armamento, foram uma constante durante a segunda década do século XVII.⁵⁸¹ A par deles, foi igualmente essencial a autorização dos Estados-Gerais para adiar o primeiro pagamento significativo de dividendos aos accionistas da companhia, previsto para 1612 – uma decisão justificada também pelo alto nível de despesas militares da VOC.⁵⁸²

Graças a este importante respaldo dos Estados-Gerais, a VOC pôde manter-se enquanto organização altamente militarizada, capaz de continuar a levar a cabo acções ofensivas importantes contra as possessões e a navegação ibérica no Oriente, como o atestaram as tomadas de fortalezas castelhanas e portuguesas em Tidore, Ternate e Solor em 1613. Vimos no capítulo anterior que a unificação em 1602 das companhias de comércio com a Ásia numa grande companhia monopolista que rapidamente se militarizou contribuíra para um importante escalamento dos conflitos luso-neerlandeses no Oriente até 1609. No Atlântico, pelo contrário, a dependência das forças navais da República Neerlandesa para levar a cabo acções ofensivas de vulto contra as posições portuguesas – como a ocupação de São Tomé em 1599 – e a relutância dos Estados-Gerais em fornecer essas forças depois de 1599 impedira uma evolução semelhante. Para actuar militarmente em força contra os portugueses no Atlântico, havia claramente

580 Ittersum, *Profit and Principle*, 224–44.

581 Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 251–52. Veen, *Decay or Defeat?*, 160–63. Jong, *Staat van oorlog*, 116 e 138–41.

582 Gastra, “Succesvol ondernemerschap, falend bestuur?,” 56–57.

que repetir a receita da Ásia, promovendo a unificação das companhias de comércio com a África Ocidental, o que a trégua impediu.⁵⁸³

Temos, portanto, que, comprovado ao fim de pouco tempo o falhanço da trégua fora da Europa, se manteve, no essencial, a situação da década anterior: a existência a Oriente de uma companhia monopolista neerlandesa altamente militarizada – graças, em parte, ao apoio dos Estados-Gerais – sem equivalente no Atlântico, o que, juntado ao também menor grau de militarização do Atlântico português em relação ao Estado da Índia, garantiria à partida um nível de intensidade muito maior nos conflitos luso-neerlandeses na Ásia, tal como ocorrera antes de 1609. No entanto, surpreendentemente, não foi isso que aconteceu. Depois da já referida conquista da periférica e pouco importante posição de Solor, em 1613 – que, ao contrário das tomadas anteriores de Amboíno e Tidore, não resultou numa ocupação permanente, nem na expulsão dos portugueses da região circundante –, não se registaram mais iniciativas militares importantes da VOC contra o Estado da Índia até 1621, com excepção de uma expedição naval aos Estreitos de Malaca em 1615, de que se falará mais à frente.⁵⁸⁴ Isto, onde antes de 1609, como vimos, se havia contado cinco cercos neerlandeses a praças lusas no Oriente e três incursões navais importantes no Índico Ocidental, onde se concentrava o grosso das posições e recursos do Estado. Similarmente, os portugueses, que, como também vimos, entre 1597 e 1606, haviam enviado de Goa três armadas com

583 Os primeiros planos conhecidos para unificar as companhias neerlandesas “africanas” são de 1600, mas o projecto só começou a ser seriamente discutido pelos Estados-Gerais em 1606. O cessar-fogo hispano-neerlandês de 1607 e a posterior abertura de negociações de paz entre os dois lados, em 1608, vieram, porém, pôr um travão a tais planos. Assim, depois dos primeiros incidentes luso-neerlandeses pós-trégua na África Ocidental, na Costa do Ouro, logo em 1610, as várias companhias das Províncias Unidas tiveram de continuar dependentes do apoio militar dos Estados-Gerais. Estes, face à necessidade de proteger a navegação batava, expediram uma esquadra de navios de guerra para a região, onde em 1612 se ergueu um forte que foi a primeira posição militar do estado neerlandês fora da Europa (as fortalezas da VOC eram possessão desta, não do estado). Tratava-se, porém, de uma medida exclusivamente defensiva e a disponibilidade dos Estados-Gerais para levar a cabo iniciativas militares que fossem para além de medidas como esta era, como já vimos, limitada. A retoma dos projectos de criação de uma companhia única no Atlântico segundo o modelo da VOC teria sido uma maneira de aumentar a capacidade ofensiva neerlandesa no Atlântico no seguimento da quebra da trégua longe da Europa. A possibilidade foi discutida pelos Estados-Gerais em 1612 e pelos Estados da Holanda e da Zelândia em 1614, mas a oposição, entre outros, do *Landsadvocaat* da província da Holanda, Johan van Oldenbarnevelt, impediu a viabilização do projecto. Só depois da execução de Oldenbarnevelt em 1618 pelo “partido” do *staadhouder* Maurício de Nassau é que o processo foi retomado, culminando, como é sabido, na fundação em 1621 da Companhia da Índia Ocidental, ou WIC (*West Indische Compagnie*), já finda a trégua. Heijer, *De geschiedenis van de WIC*, 23–30. Enthoven, *Zeeland en de opkomst van de Republiek*, 266–67.

584 Sobre Solor, em 1615, apenas dois anos depois da tomada do forte português, o mesmo foi evacuado pelos neerlandeses, para ser reocupado logo em 1618, evacuado outra vez em 1629 e reocupado novamente em 1645. Os portugueses – ou, melhor dizendo, a comunidade luso-asiática local – mantiveram, pelo contrário, uma presença constante na região, primeiro em Larantuca, na ilha vizinha das Flores, e depois na própria Timor. Roever, *De jacht op sandelhout*, 133–246.

navios de alto bordo à Ásia do Sueste para tentarem expulsar os batavos da região, não repetiram a tentativa na segunda década de Seiscentos, limitando as suas iniciativas contra a VOC à já referida tentativa de reforçar uma armada castelhana das Filipinas com quatro galeões em 1615 e a uma tímida e mal sucedida incursão em 1616 contra uma fortaleza neerlandesa recém-fundada em Pulicate, no Coromandel.⁵⁸⁵

Verificou-se assim na Ásia um contraste considerável em relação ao período imediatamente anterior a 1609, em que o conflito luso-neerlandês havia conhecido um apreciável escalamento. Esta acalmia poderia à primeira vista fazer pensar que a trégua tivesse sido largamente mantida a Oriente, com apenas alguns incidentes a registar, como os conflitos em Solor e no Coromandel. Que não foi assim, mostra-o, porém, a continuidade dos conflitos entre os castelhanos e a VOC, que não conheceram acalmia alguma. Primeiro em Maluku, como já vimos, culminando na série de conquistas de 1613 em Tidore e em Ternate; depois nas Filipinas, onde, a partir de 1614, a companhia enviou expedições quase todos os anos, bloqueando repetidas vezes Manila durante as segunda e terceira década do século XVII, mais do que qualquer porto do Estado da Índia.⁵⁸⁶

A acalmia luso-neerlandesa da segunda década do século XVII na Ásia deve por isso ser entendida antes à luz das prioridades regionais das duas partes. A primeira década do século XVII fora para a VOC uma época de experimentação e de clarificação de prioridades, mas na segunda, quando a sua política de força no arquipélago malaio-indonésio enfrentou a resistência quer de indonésios, quer de castelhanos e ingleses, teve de concentrar os seus recursos nas regiões para ela mais prioritárias: os pequenos arquipélagos da Indonésia Oriental produtores de especiarias raras – Maluku, Amboíno e Banda –, e também o noroeste de Java, onde em 1619 fundou a sua capital, Batávia, contra a oposição dos javaneses locais e dos ingleses.⁵⁸⁷ Ora, nestas regiões, os portugueses, desde a sua expulsão de Tidore e de Amboíno em 1605, não foram uma ameaça, ao contrário dos castelhanos das Filipinas, por um lado, e da *East India Company*, por outro, os quais, neste período, foram claramente os inimigos europeus mais importantes da companhia, à frente do Estado da Índia: os castelhanos, em

585 A fortaleza fora construída depois do ataque português já mencionado à feitoria neerlandesa de Pulicate em 1612. Subrahmanyam, “A ‘empresa de Paleacate,’” 210–12.

586 D.A. Sloos, *De Nederlanders in de Philippijnsche wateren vóór 1626* (Amsterdam: J.H. de Wit, 1898), 35–101.

587 Winus e Blussé, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression,” 73–81. Gaastra, *De geschiedenis*, 39–46 e 56.

Maluku; os ingleses, sobretudo em Banda, onde foram os principais oponentes das medidas monopolistas neerlandesas até uma aliança acordada na Europa em 1619 pôr termo às hostilidades.⁵⁸⁸

As Filipinas foram visivelmente a região em que a VOC esteve militarmente mais presente fora do arquipélago malaio-indonésio neste período, através de acções de bloqueio naval que, além de permitirem praticar o corso contra a navegação chinesa para Manila, visavam também servir os interesses da companhia nas Molucas e na China, pois propunham-se, por um lado, perturbar o abastecimento das posições castelhanas em Maluku e, por outro, perturbar o comércio chinês com Manila, que os neerlandeses queriam chamar a si.⁵⁸⁹ Neste último aspecto, prenunciavam o seu envolvimento no Mar do Sul da China, que, na década de vinte se veio somar ao arquipélago malaio-indonésio como região prioritária para a VOC.⁵⁹⁰

Estas opções regionais implicaram uma presença menos “dramática” da companhia em duas das áreas onde as incursões neerlandesas haviam abalado mais os portugueses na primeira década do século XVII: o Índico Ocidental e os Estreitos de Malaca (sobretudo no Índico Ocidental). Porém, antes de passar a essas zonas e à navegação intra-asiática portuguesa em geral, tratar-se-á primeiro da situação da navegação euro-asiática, isto é da Carreira da Índia, onde se verificou uma diminuição similar da intensidade dos conflitos.

4.3 A Carreira da Índia

Depois dos anos agitados de 1604-1608, é nítido que a época entre 1608 e 1622 constituiu um tempo de acalmia nos ataques neerlandeses à Carreira da Índia.⁵⁹¹ Não se registou no período nenhum ataque neerlandês importante a navios da Carreira que

588 Vincent C. Loth, “Armed Incidents and Unpaid Bills: Anglo-Dutch Rivalry in the Banda Islands in the Seventeenth Century,” *Modern Asian Studies* 29, nº 4 (1995): 705–40 [709-22].

589 Warnsinck, *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen*, I: 127–28. Pieter Both, governador-geral, a directores de VOC, Makian, 26-7-1612, em Rietbergen, *De eerste landvoogd Pieter Both*, II: 262–263. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-11-1614, em H.T. Colenbrander, ed., *Jan Pietersz. Coen: bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*, vol. I (’s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919), 52–92 [86-87] (citado doravante como JPC).

590 Winius e Blussé, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression,” 73–81. Gaastra, *De geschiedenis*, 39–46 e 56.

591 Resume-se neste subcapítulo o que foi tratado em bastante mais detalhe em Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 153-67.

fosse planeado. Todos os incidentes que conhecemos com alguma certeza foram o resultado de encontros acidentais que terminaram em violência.

O primeiro destes incidentes é também aquele sobre o qual existe mais informação, embora não muita. Em 1613, a *Nazaré* e a *Vencimento do Monte do Carmo*, de regresso da Índia, combateram em Santa Helena três navios da VOC que voltavam à Europa e que aproveitaram a ocasião para tentarem tomá-las.⁵⁹² Neste ano, como no anterior, o regimento das naus não lhes proibia taxativamente a escala na ilha à vinda, provavelmente por se acreditar ainda nos efeitos dissuasores da trégua assinada em 1609.⁵⁹³ Não era uma atitude muito avisada, como o ataque veio a mostrar, e é significativo que, antes mesmo de ele ocorrer, se tenha expedido ordens de Lisboa repondo a proibição anterior de parar em Santa Helena na torna-viagem do ano seguinte.⁵⁹⁴ Os vasos da VOC em questão eram o *Bantam*, o *Vlissingen* e o *Witte Leeuw*, que, quando os portugueses aportaram à ilha, a onze de Junho, haviam acabado de deixá-la, encontrando-se já no mar alto, juntamente com outro navio neerlandês, o *Wapen van Amsterdam*, e um inglês, o *Solomon*.⁵⁹⁵ Ficara para trás, porém, uma pequena embarcação inglesa, o *Pearle*, o qual, ao ver as naus chegarem, abandonou metade da sua gente em terra para largar à pressa atrás dos recém-partidos. Quando os alcançou, convenceu-os a voltarem à ilha para atacarem os lusos, mas o *Wapen van Amsterdam* e o *Solomon*, mais adiantados, não receberam já o recado e seguiram em frente. Os outros três viraram de rumo e, navegando à bolina, a treze de Junho estavam

592 Boxer, “Uma desconhecida vitória naval portuguesa”. Carta régia a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 7-1-1614, em DRI, II: 471-80 [471-72]. Robert Stenuit, “The East Indiaman The ‘Witte Leeuw,’” em *The Ceramic Load of the “Witte Leeuw” (1613)*, ed. C.L. van der Pijl-Ketel e J.B. Kist (Amsterdam: Rijksmuseum, 1982), 15–21. Samuel Purchas, ed., “A Journall of a Voyage Made by the Pearle to the East-India, Wherein Went as Captaine Master Samuel Castelton of London, and Captaine George Bathurst as Lieutenant: Written by John Tatton, Master,” em *Hakluytus Posthumus, Or, Purchas His Pilgrimes...*, vol. III (Glasgow: J. MacLehose and Sons, 1905), 343–54 [352-54]. Pieter Both a directores de VOC, 10-11-1614, em Rietbergen, *De eerste landvoogd Pieter Both*, II: 314-23 [318]. Ibid., II: 345-46.

593 Não se conhece o regimento propriamente dito, mas as instruções enviadas de Portugal para nortear a sua redacção, que ficava a cargo do vice-rei em Goa. Em 1611, como em 1612, as ordens foram para não proibir a escala, “salvo se entenderdes que ha causas bastantes para isso”, o que, pelos vistos, não aconteceu. Cartas régias a Rui Lourenço de Távora e D. Jerónimo de Azevedo, vice-reis da Índia, Lisboa, 10-3-1611, 8-3-1612, em DRI, II: 86-87, 209-10.

594 Em Fevereiro de 1613 ainda se escrevia para Goa reiterando instruções dos anos anteriores, mas uma carta de Março pedia já para se evitar Santa Helena à vinda, devido a informações recebidas de que corsários neerlandeses planeavam ir à ilha esperar as naus da Carreira. Cartas régias a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 11-2-1613, 27-3-1613, em *ibid.*, II: 320-21, 429-30.

595 Purchas, “A Journall”, 352. A data indicada no texto é 1 de Junho, conforme o calendário juliano então em uso por ingleses, dez dias “atrasado” em relação ao gregoriano.

de volta a Santa Helena, onde passaram de imediato ao assalto das naus.⁵⁹⁶ Este combate teve um desfecho pouco comum, pois um dos navios neerlandeses, o *Witte Leeuw*, explodiu, precipitando a retirada dos seus companheiros. Tem semelhanças com o recontro de 1600 analisado atrás, em que o *São Simão*, também em Santa Helena, pôs em fuga dois navios batavos. Foi também a única vez que uma nau da Carreira conseguiu inutilizar por completo um adversário neerlandês. Segundo Charles Boxer, será também o único caso indubitável em que navios portugueses meteram um batavo a pique por simples bombardeamento.⁵⁹⁷

Em 1614, um ano depois da luta em Santa Helena, a *N^a Sr.^a do Cabo*, de regresso a Portugal, encontrou também dois navios neerlandeses, perto do Cabo da Boa Esperança, com os quais teve um combate sem consequências e de que não se sabem pormenores.⁵⁹⁸

Em 1619, outra vez por volta do Cabo, o galeão *São Pedro*, a caminho do Golfo Pérsico, trocou tiros com um navio europeu, alegadamente neerlandês. O único breve relato existente deste encontro, português, afirma que foi a outra embarcação a abrir as hostilidades, desencadeando um combate de artilharia equilibrado de várias horas que durou até à noite e ao fim do qual o galeão teria conseguido desaparelhar o adversário, derrubando-lhe os mastros do traquete e da mezena.⁵⁹⁹ Quando amanheceu, os portugueses já não divisaram o inimigo e algumas tábuas, caixas e cadáveres avistados à tona da água convenceram-nos de que o haviam afundado. Charles Boxer deu a entender que duvidava de tal hipótese, quer por não se conhecerem casos de navios neerlandeses metidos a pique por portugueses utilizando apenas artilharia, além do *Witte Leeuw*, quer por não haver registo de nenhuma embarcação batava perdida que pudesse corresponder a esta, alegadamente afundada.⁶⁰⁰ Sabe-se, com efeito, que nenhum dos navios da VOC que viajou em 1619 entre a Europa e a Ásia – os únicos do

596 3 de Junho, segundo o calendário juliano. Condiz com um relato português que diz que o combate se travou no dia de Santo António (13 de Junho). Carta régia a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 7-1-1614, em DRI, II: 471-80 [471-72].

597 Boxer, “Uma desconhecida vitória naval portuguesa”, 5-7.

598 Maldonado, *Relação das náos e armadas da Índia*, 124.

599 José Gervásio Leite, ed., *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada* (Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1940), 67–68. Esta fonte afirma que o navio português estava artilhado com cinquenta e quatro peças e o neerlandês com quarenta e quatro “peças grossas”. A ser verdade, foi um caso excepcional, pois, em todos os outros recontros sobre os quais dispomos de alguma informação sobre a artilharia, os navios da Carreira contavam menos peças que os seus opositores neerlandeses.

600 Ibid., 267.

seu país que podiam ter passado pelo Cabo da Boa Esperança – se perdeu.⁶⁰¹ Isto torna o afundamento duvidoso, sobretudo, como é óbvio, quando se diz no relato que ele foi apenas conjecturado e não observado de facto pela gente do galeão. O mais provável, assim, é que, como em 1614 com a *N^a Sr.^a do Cabo*, se tenha assistido somente a uma troca de tiros sem consequências de maior na zona do Cabo (não há menção de mortes do lado português). Como veremos no capítulo seguinte, em 1622 ocorrerá um outro encontro accidental do mesmo género na região, com a nau *São João Baptista*, embora desta vez com resultados mais graves.⁶⁰²

Temos, portanto, que, entre 1608 e 1622, não se repetiram as grandes operações de corso montadas contra a Carreira da Índia entre 1604 e 1608. Os choques das naus da Índia com neerlandeses no período ficaram-se por dois ou três encontros accidentais que degeneraram em violência, nenhum dos quais com consequências fatais para os portugueses. A trégua de 1609-1621 não basta para explicar esta acalmia. Não há dúvida de que teria sido impossível repetir então acções como o envio das esquadras de Willem de Zoete van Haultain e Jacob van Heemskerck a águas peninsulares em 1606 e 1607, tratadas no capítulo anterior. Nos mares europeus, assim como dos arquipélagos atlânticos mais próximos (Açores, Madeira e Canárias), a trégua veio de facto repor alguma paz. Já vimos, porém, que, longe da Europa, as coisas não se passaram assim.

A inconsequência da trégua longe da Europa explica, por um lado, a prontidão com que os encontros casuais de navios que observámos terminaram todos em violência. Mas leva também a que se pergunte por que não sofreu então a Carreira da Índia mais ataques neerlandeses no período. Se, como se disse, a repetição das expedições de 1606 e 1607 à costa ibérica não seria admissível com a trégua em vigor, o mesmo não se pode já dizer das expedições de 1604, 1607 e 1608 ao Índico Ocidental. No contexto da continuação da guerra na Ásia, nada impedia a VOC de voltar a enviar esquadras a

601 DAS, II: 40-42, III: 20-22.

602 Há que referir ainda o caso mais incerto da *São Boaventura*, que em 1611, na fase final da torna-viagem, entre os Açores e Lisboa, teria, segundo uma relação de armadas, enfrentado cinco navios neerlandeses, afundando um. Outra relação, normalmente mais exacta, identifica os atacantes apenas como “corsários” sem identificação de nacionalidade, menciona somente quatro navios e não refere nenhum afundamento. Não é, mesmo assim, totalmente impossível que os atacantes da *São Boaventura* fossem, de facto, neerlandeses. O mesmo, aliás, se poderá dizer dos “corsários” não identificados que em 1617, perto das Flores, atacaram sem sucesso a *Boa Nova*, também no seu regresso da Índia. Luís de Albuquerque, ed., *Relações da Carreira da Índia* (Lisboa: Alfa, 1989), 150. Maldonado, *Relação das náos e armadas da Índia*, 120, 127-28. Manuel de Faria e Sousa, *Ásia Portuguesa*, vol. VI (Porto: Livraria Civilização, 1947), 124.

Moçambique, Goa ou ao Malabar para tentar interceptar as naus da Índia. De 1614 em diante, aliás, montou quase todos os anos bloqueios a Manila, em parte com o objectivo – nunca conseguido – de tomar os galeões vindos do México e as suas cargas de prata.⁶⁰³

Que os portugueses temeram durante quase toda a trégua a repetição dos ataques de 1604-1608, mostra-o a série de alertas enviados da Europa a Goa durante o período. De 1611 em diante, os vice-reis foram repetidamente prevenidos para a possibilidade de incursões neerlandesas a Goa, Cochim e sobretudo Moçambique. Os avisos seguiam ora em correspondência expedida por terra, ora no correio da armada anual ordinária, ora em navios mandados ao Índico fora de época de propósito para o efeito. Aconteceu estes últimos levarem também reforços de pessoal e armamento para Moçambique, sempre vista como vulnerável, ou enviarem-se com as armadas ordinárias embarcações mais pequenas apenas para fornecerem gente e armas à praça.⁶⁰⁴ Foi ainda durante a trégua que Cochim foi abandonada de vez enquanto porto de chegada das naus da Carreira da Índia, função que passou a ser desempenhada exclusivamente por Goa, salvo em situações de emergência. A decisão vinha satisfazer uma reivindicação de Goa que datava pelo menos do fim do século XVI, mas foi justificada pela insegurança do

603 Veen, *Decay or Defeat?*, 189–94.

604 Logo no fim de 1611, fora do calendário normal das viagens da Carreira da Índia, expediram-se para a Ásia duas caravelas e dois galeões com a informação recebida das Províncias Unidas da partida próxima de uma esquadra da VOC para Oriente, incumbida de retaliar contra alegadas violações ibéricas da trégua na Mina e nas Filipinas. As caravelas largaram em Outubro e, para além do alerta, levaram já alguns reforços de gente e armas. Os galeões partiram depois com mais, um em Novembro, outro em Dezembro. Ambos foram para ficar e assim constituíam apenas por si só um reforço já significativo. Como se receava sobretudo pela sorte da vulnerável Moçambique, “tam importante e requestada d’elles [neerlandeses]”, todos ou quase todos estes navios escalaram a ilha para deixar lá armas e gente. Cerca de um ano depois, no fim de 1612, mandou-se por terra um aviso semelhante, que se achou mais seguro fazer seguir também numa caravela despachada no princípio de 1613 para Moçambique e Goa, sem esperar pela época habitual de partida em Março ou Abril. E, no fim do mesmo 1613, duas caravelas foram de novo enviadas ao Índico com alertas afins. Em 1614, a armada regular partida em Abril levou consigo dois navios pequenos para transportar um reforço de duzentos homens até Moçambique, que se receava que os neerlandeses pudessem tentar tomar com uma grande esquadra que estariam a armar. Em 1617, seguiram com a armada regular mais dois navios pequenos expressamente incumbidos de reforçar Moçambique de gente (só um chegou ao destino). Por fim, em 1620, despacharam-se dois patachos no princípio do ano, antes da armada regular, para alertarem o Estado da Índia contra alegados desígnios hostis neerlandeses, como se fizera com a caravela de 1613: um deles destinava-se a Moçambique e Goa e o outro a Malaca. Foram seguidos no mesmo ano de mais dois navios pequenos, agora encarregues de reforçar Moçambique, como em 1614 e 1617. Cartas régias a Rui Lourenço de Távora, vice-rei da Índia, 10-10-1611, 27-2-1612, em DRI, II: 112-15, 176-78. Cartas régias a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, 22-12-1612, 4-1-1613, 22-9-1613, 15-2-1614, em *ibid.*, II: 274-77, 281-83, 447-52, III: 43-46. Cartas régias a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, e respostas, 21-3-1617, 3-2-1618, 15-3-1618, 10-2-1619, 28-1-1620, em *ibid.*, IV: 109-71 [157-58], V: 77-79, VII: 79-83.

ancoradouro do porto do Malabar, onde as naus ficariam sem defesa face a qualquer ataque inimigo.⁶⁰⁵

O facto, porém, é que todos estes receios se revelaram sem fundamento, pois a VOC deixou em paz os navios da Carreira da Índia e os seus portos durante todo o período. Em parte decerto porque, depois de 1608, não se mandou mais grandes armadas de Portugal que os neerlandeses pudessem sentir que os ameaçavam (vimos que pelo menos as esquadras de Paulus van Caerden e Pieter Verhoeff haviam sido encaminhadas para o Índico Ocidental para, entre outras coisas, tentar travar o caminho às armadas de socorro para lá enviadas em 1606-1608). Mas tão ou mais importante terá sido a reorganização e redefinição de políticas experimentada então pela companhia.

Enviar esquadras para esperarem as naus da Carreira da Índia em Moçambique ou na costa indiana significava para a VOC despender recursos consideráveis e preciosos numa região onde não tinha ainda verdadeiramente interesses que o justificassem. Aliás, já as passagens de Steven van der Hagen, van Caerden e Verhoeff pelo Índico Ocidental tinham sido apenas isso mesmo, passagens, de caminho para a Insulíndia. De certeza que impressionaram enquanto exibição de poder naval, mas pecaram as três por não deixarem nenhum desse poder naval na zona, o que mostrava até que ponto ela já então não era prioritária para a companhia no imediato. É verdade que firmou lá uma ambiciosa aliança antiportuguesa com Calecute, mas sem um comprometimento efectivo de forças. E quando concluiu pelo desinteresse económico da pimenta do Malabar, deixou-a definitivamente cair. A esquadra de Verhoeff foi, por conseguinte, a última a desviar-se temporariamente da rota para a Ásia do Sueste para ir praticar o curso no Índico Ocidental.

Acresce que, como já vimos, as grandes esquadras de 1604-1608 foram um produto da peculiar organização da navegação euro-asiática neerlandesa nos primeiros anos depois de 1602, com a concentração de quase todos os navios então partidos para Oriente nas grandes esquadras de cinco almirantes enviados em sucessão para a Ásia antes da nomeação do primeiro governador-geral da VOC em 1610. A seguir a 1610, a tendência para a concentração dos navios durante a viagem de ida diminuiu, consagrando-se a prática de fazê-los seguir em contingentes separados, partidos em alturas diferentes do ano (uma diferença essencial da Carreira da Índia, com a sua época anual única de partida, em Março ou Abril). Como resultado disto, até 1619 só seguiram

605 Disney, *Twilight of the Pepper Empire*, 13. Godinho, *A Carreira da Índia*, 97–111.

para a Ásia frotas de dimensão comparável às de 1604-1608 em 1610 e em 1612, o que deve ter desincentivado a repetição das expedições da década anterior.⁶⁰⁶

4.4. O Índico Ocidental: do Mar Vermelho ao Malabar

Passando da Rota do Cabo ao Índico Ocidental, importa notar que a VOC, desistindo embora das grandes operações de corso na zona, não desistiu da região em si. Pelo contrário, foi durante esta década que se estabeleceu definitivamente aí, depois do fim da malograda feitoria de Surate, no Guzerate, cerca de 1608. De 1614 a 1620, quatro expedições, todas comandadas por Pieter van den Broecke, lançaram os alicerces da presença neerlandesa na zona, que se considera consolidada em 1620, quando van den Broecke se instalou em Surate, assumindo o cargo de director do que se viria a chamar os *Westerkwartieren* da companhia, isto é a sua rede de feitorias no Guzerate, Golfo Pérsico e na entrada do Mar Vermelho.⁶⁰⁷

O contraste entre estas expedições “fundadoras” e os raids na região das grandes esquadras dos almirantes na década anterior é esclarecedor. Na primeira, em 1614, em que visitou apenas os portos arábios de Adem, Al-Shihr e Kishn, no Iémen, na embocadura do Mar Vermelho, van den Broecke dispôs somente de um *jacht*, destacado de uma frota que seguia da Europa para a Ásia do Sueste e que escalara no caminho as Ilhas Comores (a decisão de enviá-lo à experiência à região foi tomada por Gerard Reynst, que viajava na frota para ir para tomar posse em Banten do cargo de governador-geral; o que se ouviu da boca de mercadores árabes nas Comores sobre as oportunidades comerciais no Iémen provocou a resolução).⁶⁰⁸ Na segunda, em 1615-1616, iniciada já a partir de Banten, voltou a contar com um único *jacht*, com o qual passou por Ceilão, por Mokha, Adem e Al-Shihr, no Iémen, por Surate, no Guzerate, e

606 DAS, II: 26-44.

607 A feitoria de Surate fora reaberta em 1616; a partir de 1620 fundaram-se feitorias em Mokha, na Arábia, Gamron, na Pérsia, em Broach, Cambaia e Ahmadabad, no Guzerate e em Agra, no interior do império mogol. Sobre as expedições de van den Broecke e o processo de estabelecimento na região em geral, ver W.P. Coolhaas, ed., *Pieter van den Broecke in Azië*, 2 vols. ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1962-1963). Terpstra, *De opkomst der westerkwartieren*. M.A.P. Meilink-Roelofs, *De vestiging der Nederlanders ter kuste Malabar* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1943), 48-50. H.W. van Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660* (Leiden, 1982), 8-9. C.G. Brouwer, *Cauwa ende comptanten: de Verenigde Oostindische Compagnie in Jemen, 1614-1655 / Cowha and Cash: The Dutch East India Company in Yemen, 1614-1655* (Amsterdam: D'Fluyte Rarob, 1988).

608 Ibid., 20.

por Calecute, no Malabar. Na terceira, em 1617, para além do *jacht* usual, levou também um navio grande, tendo os dois dado à costa perto de Damão (forçando-o a seguir com as suas tripulações até ao Coromandel a pé). Na quarta, em 1620, partiu só com um navio grande para Adem e para Surate, onde ficou. Ou seja, todos somados, os navios enviados pela VOC ao Índico Ocidental nestes seis anos são menos do que aqueles que compunham a mais pequena das esquadras de 1604-1608 que lá foi (a de Paulus van Caerden, de oito velas).

A diferença essencial entre estas expedições e as suas antecessoras foi a de que, desta vez, os neerlandeses estavam sobretudo apostados em fundar feitorias, pelo menos no Mar Vermelho e no Guzerate. Assim, onde as grandes esquadras, a médio prazo, tinham sido inconsequentes, as expedições de van den Broecke estabeleceram firmemente a companhia no Índico Ocidental, ao menos na costa indiana.

4.4.1. O Mar Vermelho

Já na primeira região que van den Broecke visitou, o Iémen, a fixação da VOC, pelo contrário, não vingou. Isto apesar de ter sido autorizada em 1618 pelo próprio sultão otomano, então ainda soberano na área.⁶⁰⁹ A autorização veio na sequência de diligências diplomáticas do representante dos Estados-Gerais das Províncias Unidas em Istambul, devidas às dificuldades encontradas por van den Broecke em 1614 e 1615-1616 em obter licença para o estabelecimento de uma feitoria em Adem ou Mokha. Na entrevista que teve em 1616 com o paxá do Iemen, em Sana'a, foi-lhe explicado que, sem a autorização de Istambul, não se lhe podia permitir a instalação de uma posição permanente tão perto dos lugares santos do Islão.⁶¹⁰ Ficou claro que, por trás desta reticência, estava também o temor dos neerlandeses enquanto corsários em potência, um sentimento já encontrado por van den Broecke em Adem em 1614 (os mercadores indianos estantes no porto haviam então pressionado as autoridades a recusar o estabelecimento dos norte-europeus com base em que um navio com tão pouca carga e tantas armas podia ser apenas um vaso de guerra).⁶¹¹ Em 1615-1616, inspirou ainda apreensão o facto de que um subordinado de van den Broecke, no comando de uma

⁶⁰⁹ Ibid., 32-34.

⁶¹⁰ Ibid., 28-30.

⁶¹¹ Ibid., 21-22.

embarcação portuguesa tomada no caminho, em Ceilão, assustasse os mercados locais ameaçando pilhar os portos do Mar Vermelho – Jedda incluída – se não lhe dessem um bom preço pela canela que queria vender.⁶¹²

Como os próprios neerlandeses notaram, toda esta desconfiança tinha igualmente que ver com as visitas prévias à região daqueles europeus com que, neste período, os batavos eram mais vezes confundidos na Ásia. Em 1611 e 1612, o inglês Henry Middleton, da *East India Company*, levou a cabo duas campanhas de represálias contra a navegação na região (em 1611, devido ao mau tratamento de que se sentiu vítima em Mokha; em 1612, devido a ter-lhe sido requerido que deixasse Surate, do que procurou ressarcir-se atacando a navegação guzerate para o Mar Vermelho).⁶¹³ Os interlocutores de van den Broecke no Iémen não podiam senão lembrar-se do sucedido. Mas, independentemente deste precedente inglês, os acontecimentos tratados no capítulo a seguir irão mostrar que os receios sentidos em relação aos neerlandeses tinham alguma razão de ser. Como teremos ocasião de ver, uma série de capturas navais no princípio da década seguinte iria desencadear uma crise séria nas relações da VOC com as autoridades otomanas no Iémen, o que, a par da rebelião do próprio Iémen contra o domínio otomano pouco depois, acabaria por ditar que tivesse vida curta a feitoria estabelecida em Mokha em 1620-1621, na sequência da autorização de 1618 vinda de Istambul.⁶¹⁴

4.4.2. O Guzerate

No Guzerate, pelo contrário, van den Broecke sucedeu em fundar uma posição de longa duração para a companhia, reanimando assim com êxito aquela que fora até aí a única feitoria que a VOC tentara estabelecer na região.⁶¹⁵ Lembre-se aqui a curta existência deste primeiro posto, encerrado cerca de 1608 por falecimento de todos os seus poucos funcionários. Após tal passamento colectivo, o destino dos bens da feitoria

612 Ibid., 28-30.

613 William Foster, *England's Quest of Eastern Trade* (London: Adam&Charles Black, 1933), 192–96.

614 Brouwer, *Cauwa ende comptanten*, 35–36.

615 Foi defendido que as duas principais motivações por trás do regresso dos neerlandeses à zona foram, por um lado, o fim, por essa época, da feitoria da VOC no Aceh – com que perdera o acesso aos têxteis guzerates, que se vira compelida a ir procurar à fonte –, e, por outro, o exemplo da instalação dos ingleses em Surate em 1612-1613 – que mostrara como se podia criar aí uma posição contra a vontade dos portugueses. Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat*, 8.

foi objecto de correspondência entre as autoridades mogóis do porto e os funcionários da companhia no Coromandel, que, em 1615, levou ao envio de Masulipatão ao Guzerate de um emissário, Pieter Gillis van Ravesteijn, para tratar do assunto.⁶¹⁶

A correspondência incluía um convidativo pedido de assistência dos mogóis na guerra contra os portugueses de Damão e Diu. Este, por sua vez, tem de ser compreendido à luz da grave crise luso-mogol vivida entre 1613 e 1615, desencadeada pela captura portuguesa de um grande navio mogol vindo do Mar Vermelho munido de cartaz.⁶¹⁷ A tomada foi tanto mais prejudicial quanto se viviam tempos tensos nas relações entre o Estado da Índia e os mogóis desde 1608. Nesse ano, quando a primeira feitoria da VOC no Guzerate encerrava provisoriamente, aportou a Surate o primeiro navio da *East India Company* a visitar a região. As pressões lusas subsequentes sobre os mogóis para vedar o acesso dos ingleses aos seus portos criaram fricções que tiveram de ser sanadas pelo envio de um emissário jesuíta, Manuel Pinheiro, a Agra, à corte, e depois a Goa de um alto funcionário mogol, Muqarrab Khân. Em Abril de 1613, o mesmo jesuíta, Manuel Pinheiro, logrou inclusive trazer de Agra uma carta do grão-mogol em que – segundo o resumo dela em português que sobreviveu – prometia não admitir mais ingleses nos seus portos. Quatro meses depois, porém, o ataque ao navio mogol com cartaz deitou todos estes progressos a perder.

Percebe-se melhor neste contexto o convite endereçado aos neerlandeses do Coromandel. Uma proposta idêntica havia sido feita a Nicholas Downton, comandante inglês chegado em 1614 ao Guzerate, onde lhe pediram para colaborar num ataque que os mogóis preparavam a Damão.⁶¹⁸ Recusou invocando ter ordens para não iniciar hostilidades contra súbditos de outros poderes cristãos. Os portugueses não mostraram os mesmos escrúpulos e atacaram-no quando uma expedição comandada pelo próprio vice-rei, D. Jerónimo de Azevedo, chegou em 1615 ao largo de Surate.⁶¹⁹ Os navios lusos revelaram-se porém incapazes de infligirem danos sérios aos ingleses e a série de recontros navais entre as duas partes foi inconclusiva. Replicou-se com isso o ocorrido aquando dos primeiros conflitos navais anglo-lusos no Guzerate, em 1613, contra os navios de Thomas Best.⁶²⁰ Como é óbvio, quem estava obrigado a ser “conclusivo” era

616 Terpstra, *De opkomst der westerkwartieren*, 32-34.

617 Para tudo o que se segue sobre as relações luso-mogóis entre 1608 e 1615, ver Flores, “Firangistân e Hindustân,” 240–59.

618 Foster, *England's Quest*, 241–42.

619 Ibid., 243.

620 Ibid., 236-37.

a parte atacante, os portugueses, pois tinham como objectivo a expulsão dos recém-chegados, a quem bastava resistir com sucesso à agressão.

Apesar de inconsequente contra os ingleses, a expedição do vice-rei ao Guzerate permitiu lançar as bases de uma reconciliação com os mogóis, celebrada formalmente num tratado de paz firmado em Junho de 1615.⁶²¹ É de crer que uma vitória clara sobre Downton teria permitido uma negociação mais favorável a D. Jerónimo, a partir de uma posição de força. Assim, teve de negociar uma paz em termos vistos por alguns como humilhantes. Mesmo assim, conseguiu-se que os mogóis se comprometessem, no papel, a não manter contactos com ingleses e neerlandeses. O compromisso nunca foi mantido, mas, mesmo assim, a paz vingou, mostrando o desinteresse das duas partes em envolver-se em novos conflitos.⁶²²

Foi já este o novo contexto em que chegou ao Guzerate o emissário da VOC, Pieter Gillis van Ravesteyn, vindo do Coromandel.⁶²³ Viajou não por mar, mas por terra, atravessando o subcontinente indiano no sentido sueste-noroeste (no caminho, passou por terras do sultanato de Ahmednagar, onde lhe fizeram chegar a oferta à companhia de um porto na costa, entre Chaul e Baçaim, para fazer a guerra aos portugueses, o que não parece ter despertado interesse). No Guzerate, foi bem recebido, mas não conseguiu reaver os elusivos bens da primeira feitoria. Fora convidado a ir lá como potencial aliado militar, mas chegou já depois de se fazer a paz, pelo que não se deve ter sentido grande necessidade de satisfazê-lo. Apesar de as relações quer com as autoridades mogóis, quer com os concorrentes ingleses terem sido boas, van Ravesteyn, no regresso ao Coromandel, desaconselhou a instalação em Surate, opinando que, por um lado, estaria demasiado longe das outras posições neerlandesas e, por outro, demasiado perto dos portugueses, convindo ainda de momento concentrar forças nas Molucas.

No entanto, antes mesmo do regresso de van Ravesteyn ao Coromandel, havia-se decidido em Banten enviar a segunda expedição de Pieter van den Broecke ao Mar Vermelho, fazendo-o passar pelo Guzerate no regresso.⁶²⁴ Foi o que fez, chegando a Surate em Agosto de 1616.⁶²⁵ Como com os ingleses antes, não lhe foi concedida uma autorização inequívoca para se instalar no porto, mas permitiram-lhe lá deixar uma

621 Flores, “Firangistân e Hindustân,” 256-57.

622 Ibid., 259-60.

623 Para tudo sobre esta embaixada ao Guzerate, ver Terpstra, *De opkomst der westerkwartieren*, 35-54.

624 JPC, III: 349-50.

625 Terpstra, *De opkomst der westerkwartieren*, 57-59.

pequena feitoria provisória com poucos homens (e conseguiu-se até reaver finalmente alguns dos bens do entreposto anterior). Com exceção da feitoria, a situação era semelhante à encontrada no Mar Vermelho. Mas, ao contrário do que aconteceu no Iémen, os neerlandeses iriam firmar em pouco tempo os alicerces de uma presença sólida. Isso, porém, só ocorreu depois de 1620, quando van den Broecke voltou de vez à região, reatando relações com uma feitoria que esteve quatro anos isolada, sem visitas dos navios da companhia. O hiato deveu-se aos sucessos funestos que o acometeram na sua terceira expedição ao Índico Ocidental, em 1617. Em vista das dificuldades crescentes no Iémen, não se planeava lá ir dessa vez, mas contava-se ir tanto a Surate como a Calecute.⁶²⁶ O naufrágio já referido perto de Damão frustrou tais desígnios. Posteriormente, com van den Broecke já de volta em Java, uma nova expedição ao Índico Ocidental teve de ser adiada devido aos confrontos com os ingleses na Ásia do Sueste, protelando o reatar das relações até 1620.⁶²⁷

4.4.3. O Malabar

Falta falar da região que foi o terceiro foco de atenção da VOC no Índico Ocidental durante a segunda década do século XVII: o Malabar. Como o Guzerate, foi visitada na segunda expedição de van den Broecke à vinda do Mar Vermelho, conforme as instruções expressas que trazia de Banten.⁶²⁸ Assim, depois de deixar Surate em 1616, o comandante neerlandês parou em Calecute em Outubro do mesmo ano.⁶²⁹ Não se pôde encontrar com o samorim, ausente da cidade, sendo recebido por um príncipe herdeiro. Foi bem recebido, pedindo desculpa por não se ter cumprido o acordo firmado em 1608 com Pieter Verhoef, do que se escusou com o assassinio deste em Banda. Disse que, se o samorim estivesse disposto a mantê-lo, se lhe mandaria uma esquadra no próximo ano para o efeito. O príncipe remeteu-o para o samorim, que o convidou a ir visitá-lo onde estava, fora de Calecute, o que ele não pôde fazer por falta de tempo.

626 Om Prakash, ed., *The Dutch Factories in India 1617-1623: A Collection of Dutch East India Company Documents Pertaining to India* (New Delhi: Munshiram Manoharlal, 1984), 21–22 (citado doravante como DFI-I).

627 Terpstra, *De opkomst der westerkwartieren*, 72–76.

628 JPC, III: 349–50.

629 Coolhaas, *Pieter van den Broecke*, I: 115–18.

Na sequência desta primeira visita de van den Broecke a Calecute, comentou-se que havia muita pimenta no Malabar, mas que era cara.⁶³⁰ No entanto, quando partiu no ano seguinte, 1617, para a sua terceira expedição ao Índico Ocidental, van den Broecke tinha ordens para, a par do Guzerate, ir ao Malabar e comprar lá toda a pimenta que pudesse, a um preço razoável.⁶³¹ Tanto o intento de ir a Surate como o de ir a Calecute foram frustrados pelo seu naufrágio na costa perto de Damão, como vimos. Mas, como também veremos no capítulo seguinte, se em 1620 voltou a Surate para regularizar as ligações marítimas da VOC à região e consolidar a presença da companhia, tal não aconteceu no Malabar.

4.4.4. Acalmia sem trégua

Resumindo, pode dizer-se que as sequelas deste conjunto de expedições de van den Broecke consistiram numa instalação duradoura da VOC no Guzerate mogol, uma fixação efémera no Iémen otomano e, no Malabar, como em 1604-1608, votos inconsequentes de boa vontade sem continuidade. Não seria ainda desta que o samorim de Calecute conseguiria estabelecer um posto da companhia no seu reino e forjar com ela uma aliança efectiva contra Goa. Vale a pena notar que, dos poderes políticos contactados por van den Broecke no Índico Ocidental, era só Calecute quem estava interessado nos neerlandeses como inimigos dos portugueses: os otomanos no Mar Vermelho havia décadas que não tinham problemas sérios com o Estado da Índia e os mogóis só quiseram verdadeiramente combatê-los durante a crise de 1613-1615. Faltou ao comandante batavo visitar a região do Mar Árábico onde os inimigos dos lusos eram, nesse momento, mais queridos: o Golfo Pérsico, onde os safávidas, apostados em tomar a Ilha de Ormuz ao Estado da Índia, cultivavam a *East India Company* desde a sua aparição na zona, em 1615. Como se sabe, esta aproximação culminaria na conquista persa de Ormuz em 1622, na qual o apoio naval inglês foi vital.

Falta falar brevemente dos actos de corso praticados pelos navios de van den Broecke. Resumiram-se a dois, na segunda expedição, em 1615-1616.⁶³² À ida para o Mar Vermelho, no fim de 1615, tomou-se um navio pequeno português com canela

630 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-12-1616, em JPC, I: 234-48 [240].

631 DFI-I, 21-22.

632 Coolhaas, *Pieter van den Broecke*. I: 78, 113.

perto de Ceilão e queimou-se outro. À vinda, entre Surate e Calecute, perto de Baçaim, capturou-se uma fragata sem carga, mas com vinte e dois tripulantes, levados em cativeiro para Banten. Nenhuma das expedições de van den Broecke pode ser considerada uma expedição de curso comparável às dos almirantes na década anterior, que foram à região com o propósito expresso de atacar a Carreira da Índia e a navegação intra-asiática portuguesa, actividade em que consumiram meses. Agora, tinha-se toda a licença para praticar o curso se a ocasião se oferecesse, como o atestam as capturas da segunda expedição e as ordens levadas pela terceira e pela quarta.⁶³³ Mas não se tratava de modo nenhum de uma ameaça equivalente.

4.5. O Golfo de Bengala

4.5.1. O Coromandel

Vimos no capítulo anterior que os neerlandeses se haviam instalado no Coromandel, no sueste da Índia, primeiro a norte, em Masulipatão (1605), em terras do sultanato de Golconda, longe dos portugueses, depois no centro, em Pulicate (1610), em terras do reino hindu de Vijayanagar, perto do porto luso-indiano de São Tomé de Meliapor. Também vimos, já neste capítulo, que os portugueses de São Tomé arrasaram a feitoria da VOC em Pulicate em 1612, no primeiro acto declarado de hostilidade luso-neerlandesa após a proclamação da Trégua dos Doze Anos.

Os portugueses puderam atacar a feitoria devido a um vazio de poder criado por uma disputa sucessória latente em Vijayanagar, onde o rei em exercício estava a morrer.⁶³⁴ O resultado foi, porém, que, na sequência do ataque, a VOC acabou por fortalecer a sua posição junto da mesma Vijayanagar, onde teve o cuidado de negociar com as duas facções em confronto, garantindo a autorização para se fortificar em Pulicate e fazer a guerra aos lusos. Ergeu-se assim o *Fort Geldria*, em 1613, a primeira posição fortificada da companhia fora do arquipélago malaio-indonésio.

Com Pulicate fortificado, ficou claro que só com a ajuda de Goa se poderia expulsar os neerlandeses, pelo que se decidiu na capital do Estado da Índia o envio de

633 DFI-I, 19-20. Coolhaas, *Pieter van den Broecke*, I: 121-22.

634 Subrahmanyam, “A ‘empresa de Paleacate,’” 208-10.

uma expedição à região, ao mesmo tempo que se concedia as receitas da concessão de duas viagens Coromandel-Malaca para a fortificação de São Tomé de Meliapor.⁶³⁵ A expedição chegou em Julho de 1616, numa armada de sete velas, mas um raide punitivo intentando contra os locais terminou em desastre. O capitão, por outro lado, não conseguiu convencer nenhuma das duas facções em confronto na guerra civil em Vijayanagar – eclodida em 1614, por causa da questão sucessória referida em cima – a atacar os neerlandeses, pelo que desistiu de fazê-lo, dedicando-se antes a enriquecer com comércio ilícito.

O falhanço dos planos dos portugueses para desalojar os neerlandeses de Pulicate ditou em pouco tempo o declínio da sua posição em São Tomé. Não só deixaram de poder frequentar o tradicional porto complementar vizinho devido à presença da VOC, como, em 1617, a companhia começou a bloquear-lhes o fornecimento de mantimentos por mar. A carestia resultante levou ao êxodo de parte da população cristã não europeia da cidade para Pulicate (onde os neerlandeses recrutaram parte dela para enviar para Jacarta, a futura Batávia, onde se começavam então a instalar).⁶³⁶ O declínio de São Tomé não teve, porém, correspondência na outra posição lusa importante no Coromandel. A zona onde estava Negapatão, a sul, não atraiu a VOC, pelo menos enquanto lugar para fixação, e o porto continuou assim a manter um comércio activo, apesar do curso batavo que principiou a ter de enfrentar.

4.5.2. Expedições a Negapatão e Ceilão

No tocante a actos de corso propriamente ditos no Coromandel, para além do bloqueio de São Tomé de Meliapor em 1617, não se conhece mais do que umas poucas capturas e combates avulsos. No fim de Fevereiro de 1617, um navio de alto bordo neerlandês chegou a Negapatão, onde se deteve uma quantidade indeterminada de tempo em busca de presas.⁶³⁷ Falhou, porém, a captura de duas embarcações portuguesas vindas de Macau, por falta de navios de remo. Acabou por tomar não um

635 Ibid., 210-12. Adolff Thomasz a directores de VOC, Pulicate, 8-5-1617, em DFI-I, 23-24.

636 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 5-6-1616, em JPC, VII-I: 92-104 [100]. Adolff Thomasz a directores de VOC, Pulicate, 8-5-1617, em DFI-I, 23-24. Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 16-7-1618, em JPC, VII-I: 351-73 [355-56]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Franco van Meer, Pieter Direxsoon a directores de VOC, Jacarta, 12-11-1618, em *ibid.*, I: 406-15 [412-13].

637 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 5-6-1617, 1-9-1617, em *ibid.*, VII-I: 227-43 [232], 262-72 [263].

navio luso, mas do Aceh, ao qual nada valeram os três salvo-condutos da VOC – passados em Aceh, Sião e Patane – de que tinha tido o cuidado de se munir. Este mesmo vaso neerlandês que foi a Negapatão foi o que levou a cabo o bloqueio de São Tomé mais tarde no ano.⁶³⁸ Acompanhado de três fragatas, voltou em seguida a Negapatão, onde enfrentou cinco navios portugueses que pôs em fuga, encalhando e incendiando um deles.

A captura referida em cima do navio do Aceh, aparentemente tão “irregular”, fora revertida logo no regresso a Masulipatão, onde os responsáveis da companhia se apressaram a soltá-lo. Mas não foi caso único. Em 1618, ou perto, entre Tirupapaliyur e Pulicate, tomou-se uma champana de Negapatão vinda de Kedah.⁶³⁹ Similarmente, trazia um salvo-conduto passado por um feitor da VOC em Arracão. Tanto quanto se sabe, esta embarcação já não foi libertada. O mesmo não aconteceu com um navio de Cochim tomado em Abril de 1619 a norte do Coromandel, em Orissa, numa área da jurisdição do sultanato de Golconda.⁶⁴⁰ Como se considerou em Pulicate que não convinha afrontar Golconda, optou-se por restituir o navio com o que restava da carga, pilhada tumultariamente pela tripulação aquando da captura. Quando o rajá de Cochim soube da restituição, enviou aos neerlandeses no Coromandel um emissário com cartas agradecendo e dizendo-lhes que seriam bem vindos a Cochim, expressando a esperança de que um dia o pudessem ajudar a expulsar os portugueses do seu reino. A iniciativa aponta para o mau estado das relações do Estado da Índia com o soberano do seu mais antigo protectorado, mas, como as várias aberturas à VOC do reino vizinho de Calecute, seria ignorada pela companhia, que se manteria nos próximos anos afastada do Malabar.

Subjacente a estes casos, estava um dilema evidente enfrentado pela VOC na condução da sua política de corso antiportuguês: quem atacar ou não para além daqueles navios indiscutivelmente lusos? Em 1617, tomou-se a decisão de atacar todos as embarcações que fossem a São Tomé, invocando-se para tal que os portugueses faziam o mesmo com os navios de “Gengeli” que levavam mantimentos a Pulicate.⁶⁴¹ No mesmo ano, expediu-se dois navios da Europa directamente para o Coromandel, com ordens para, depois de descarregarem, se entregarem ao corso, fosse em Ceilão, São Tomé de Meliapor, nos Estreitos de Malaca ou noutro lugar a determinar pelos oficiais

638 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 16-7-1618, em *ibid.*, VII-I: 351-73 [355-56].

639 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 16-7-1618, em *ibid.*, VII-I: 351-73 [356].

640 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 21-6-1619, em *ibid.*, VII-I: 419-31 [422-24].

641 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 5-6-1617, em *ibid.*, VII-I: 227-43 [232-33].

estantes em Pulicate.⁶⁴² As ordens incluíam instruções expressas para atacar não apenas navios portugueses, mas também de muçulmanos que comerciassem com eles. Ordens semelhantes da Europa foram remetidas um ano depois via Banten, com a mesma justificação apresentada um ano antes pelos oficiais da companhia no Coromandel: os portugueses faziam o mesmo com os muçulmanos que comerciavam com a companhia e havia que pagar-lhes na mesma moeda.⁶⁴³

Para além das razões invocadas, de certeza que para esta decisão de expandir os alvos do corso contribuíram as notícias de que os portugueses, para fazer o seu comércio, recorriam a muçulmanos dotados de garantias de segurança conferidas pelos neerlandeses (na forma de salvo-condutos, de certeza).⁶⁴⁴ Mesmo assim, Banten recomendou ao Coromandel prudência no cumprimento das ordens e as iniciativas acima referidas de devolver navios capturados para não criar problemas com o Aceh e com Golconda mostram que havia consciências dos limites impostos pelos contextos locais.⁶⁴⁵ Veremos no subcapítulo seguinte que a mesma tensão entre a vontade de alargar os alvos do corso e a necessidade de não alienar em demasia os poderes locais ocorrerá na mesma altura nos Estreitos de Malaca.

Para além do corso no Golfo de Bengala, o Coromandel serviu também aos neerlandeses de base a expedições de corso à ponta de Gale, em Ceilão, em 1618 e 1619. Da primeira, ignora-se tudo a não ser que ocorreu, com resultados desconhecidos.⁶⁴⁶ Sabe-se, pelo contrário, que a segunda teve efeitos bem concretos, mais precisamente a captura ou destruição de quatro embarcações portuguesas.⁶⁴⁷ A expedição compunha-se de um navio grande e um *jacht* – ou só dois *jachten* – e de duas embarcações mais ligeiras, descritas como chalupas – uma delas uma “chalupa de remos” (*roijchaloup*). Sucedeu em tomar uma galeota vinda de Malaca com destino a Goa, um navio de Bengala destinado a Goa e outro navio, vindo de Manila. Encalhou-se ainda uma embarcação cuja gente fugiu para terra e a cuja carga não se conseguiu chegar. Uma incursão a terra rendeu mais um saque de canela armazenada. O botim total da

642 Directores da VOC a Hans de Haze, Amsterdão, 19-10-1617, em DFI-I, 44-47

643 Jan Pietersz. Coen a Hans de Haze, Banten, 19-9-1618, em JPC, II: 437-449 [448].

644 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 5-6-1617, em *ibid.*, VII-I: 227-43 [233].

645 Jan Pietersz. Coen a Hans de Haze, Banten, 19-9-1618, em *ibid.*, II: 437-449 [448].

646 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 1-9-1617, 16-7-1618, em *ibid.*, VII-I: 262-72 [267], 351-73 [358].

647 Hans de Haze a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 21-6-1619, em *ibid.*, VII-I: 419-31 [422].

expedição foi de cerca de cento e dez mil florins.⁶⁴⁸ Disse-se que a embarcação de remos foi vital para as capturas, o que sugere que os navios tomados teriam porte ligeiro e seriam, pela consequente mobilidade, difíceis de alcançar pelos veleiros, como se viu que fora o caso em Negapatão em 1617.

Apesar das capturas, quer esta expedição a Ceilão, quer as duas expedições a Negapatão de 1617-1618 merecem menção menos pelos resultados que pela sua natureza “inaugural”. Anunciam o começo de expedições locais de curso de pequena escala que, na década seguinte, irão adquirir uma regularidade sazonal. O mesmo se pode dizer do que, por volta da mesma altura – pelo fim da década –, começou a acontecer na região próxima dos Estreitos de Malaca, de que se vai tratar a seguir.

4.6. Os Estreitos de Malaca

Nos Estreitos de Malaca, a presença da VOC foi no princípio muito determinada pelas relações com os dois grandes sultanatos tradicionalmente dominantes na região, o Aceh e Johor. Vimos que na primeira década do século ambos tinham recebido bem os navios da companhia, sobretudo Johor. Pelos revezes navais infligidos aos portugueses, pareceu por um momento que os neerlandeses poderiam funcionar como uma força desequilibrante na região, onde no século anterior vigorara o equilíbrio entre os dois sultanatos e Malaca. O que veio a suceder, porém, foi que os batavos acabaram por guardar distância tanto do Aceh como de Johor, não se portando afinal como os aliados antiportugueses decisivos que se esperara. O que se revelou decisivo na segunda metade da década foi, sim, a instalação de uma feitoria da VOC em Jambi, um reino samatrense confinante a sul dos Estreitos e que não atraía antes a atenção da companhia. Depois de a primeira metade da década ter assistido ao malogro de outra feitoria, em Johor, o sucesso da de Jambi, na segunda metade, veio fornecer por fim à VOC uma posição firme nas proximidades dos Estreitos, garantindo-lhe assim um meio de assegurar uma presença regional permanente e, como veremos, uma base para expedições regularmente sazonais à área que condicionaram de maneira importante o comércio marítimo de Malaca – e, com ele, a própria existência da cidade, que dele vivia.

648 Para além da canela tomada em terra, as cargas dos navios tomados compunham-se sobretudo de cravo, noz moscada e benjoim no caso da galeota de Malaca e de arroz, pimenta, açúcar e têxteis no caso do navio de Bengala (o navio de Manila não trazia carga de monta).

4.6.1. Johor

Vimos no capítulo anterior que a irregularidade das visitas das esquadras dos almirantes ao sultanato de Johor na primeira década do século havia acabado por comprometer a solidez de uma aliança inicialmente prometedora, fazendo com que o cerco conjunto a Malaca de 1606 não tivesse continuidade, que, depois, em 1608, o pedido do almirante Pieter Verhoeff para erguer uma fortaleza no sultanato fosse recusado e que, por fim, o sultão compusesse as suas relações com os portugueses. Apesar da reconciliação de Johor com o Estado da Índia, a VOC manteve, no entanto, uma feitoria por uns anos no sultanato. Continuou inclusive a ponderá-lo como um local possível para instalar o que os seus dirigentes chamavam por então, em francês, de *rendez-vous* – um porto onde se concentrassem tanto as vindas como as partidas para a Europa, e que serviria complementarmente de sede do governo da companhia na Ásia. Como a figura do governador-geral, criada em 1610, se modelara em parte nos vice-reis do Estado da Índia, este projecto de capital inspirava-se em Goa.⁶⁴⁹ Que se pensasse no sultanato malaio para instalar tal *rendez-vous*, mostra que o lugar continuava a despertar interesse, apesar de o grosso das opiniões lhe preferirem um ponto algures nos Estreitos de Sunda (como veio de facto a suceder em 1619, com a acidentada instalação em Jacarta, depois renomeada Batávia).⁶⁵⁰

Fosse como fosse, pouco depois da recusa do pedido de uma fortificação por Verhoeff em 1609, a VOC, mercê de uma reviravolta conjuntural, teve uma oportunidade de fundar uma fortaleza em Johor, que desta vez foi ela a enjeitar. A ocasião veio na sequência de um evento que obriga a falar um pouco do que vinha

649 Note-se que a *East India Company* inglesa não se dotou nem de um governador nem de uma capital até muito mais tarde. Rietbergen, *De eerste landvoogd Pieter Both*, I: 46-56. Gaastra, *De geschiedenis*, 39-40.

650 Para várias opiniões sobre a questão do *rendez-vous*, ver Cornelis Matelieff a Hugo de Groot, Roterdão, 12-11-1608, em *De eerste landvoogd Pieter Both*, II: 196-211 [197-99]. Jacque l'Hermite a directores de VOC, Amsterdão, 10-8-1612, em ONGI, III: 380-94 [384-85]. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-11-1614, 25-12-1615, 5-1-1616, 10-10-1616, 10-11-1617, em JPC, I: 72, 52-92 [89], 150-61 [156-57], 162-69 [165-66], 191-231 [214-17], 279-89 [281-82]. Jan Pietersz. Coen a Laurens Reael, Jacarta, 7-11-1616, em *ibid.*, II: 168-82 [178]. Directores de VOC a Jan Pietersz. Coen, Amsterdão, 21-11-1614, 6-5-1615, em *ibid.*, IV, 287-92 [288], 311-17 [313-14]. Câmara de Amsterdão da VOC a Jan Pietersz. Coen, Amsterdão, 10-4-1618, em *ibid.*, IV, 391-404 [392-93, 396-98]. Steven van der Hagen a directores de VOC, 10-3-1616, em P.A. Tiele, ed., *Bouwstoffen voor de geschiedenis der Nederlanders in den Maleischen Archipel*, vol. I ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1886), 118-31 [128-30] (citado doravante como BGN). Laurens Reael a directores de VOC, Banten, 17-12-1617, em W.P. Coolhaas, ed., *Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*, vol. I ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1960), 77-79 [79] (citado doravante como GM).

sucedendo entretanto no outro grande sultanato dos Estreitos de Malaca. No Aceh, a repulsa do ataque do vice-rei Martim Afonso de Castro em 1606 havia acabado por propiciar a coroação de um novo sultão, Iskandar Muda, um membro da família real que se distinguira nos recontros com os invasores.⁶⁵¹ O longo reinado desta carismática figura (1607-1636) é visto como o período dourado por excelência da história do Aceh, que viveu então uma fase de expansionismo e predominância nos Estreitos que ameaçou a própria existência do sultanato rival de Johor. Logo em 1613, uma expedição de Aceh arrasou a capital de Johor, Batu Sawar.⁶⁵² O punhado de neerlandeses da feitoria local deixou-se imprudentemente envolver no conflito, tomando armas em defesa do sultanato, o que lhes valeu um período de cativeiro no Aceh e o desagrado dos seus superiores em Banten.⁶⁵³ O destino posterior do sultão até então reinante é obscuro, mas é seguro que Iskandar Muda o fez substituir no trono por Raja Bongsu, o príncipe que vimos no capítulo anterior a encabeçar a facção “pró-neerlandesa” na corte de Johor durante a primeira década do século. Só acedeu ao trono, porém, depois de uma estadia que se presume forçada em Aceh, de onde voltou casado com uma princesa achem para assumir o poder.

É evidente desta situação a posição subordinada em que se encontrava o novo sultão com respeito ao Aceh. Não é impossível que o desejo de se aliviar da tutela de Iskandar estivesse por trás da iniciativa de contactar os seus antigos aliados neerlandeses através do que eles interpretaram como um convite para reanimar o antigo projecto de erguer uma fortaleza da VOC em Johor.⁶⁵⁴ Em conversações mantidas em 1614, o sultão deu o seu assentimento à ideia, reabrindo assim o caminho ao plano de estabelecer uma posição fortificada da companhia na embocadura sul dos Estreitos de Malaca – uma ameaça manifesta para a navegação portuguesa na região.

O enviado da VOC que conduziu as negociações do lado neerlandês deixou escrito um relatório em que defendia que a presença ibérica em Malaca e Manila era o obstáculo principal à prossecução de um comércio lucrativo por parte da companhia. Achava por conseguinte necessário fechar os Estreitos de Sabang, Singapura e Malaca, para impossibilitar o trato do inimigo ibérico com Macau, Macassar e Java. Para tal, Raja Bongsu, agora no trono de Johor, oferecia um auxílio essencial, ao autorizar a

651 Para a história desta figura e do seu reinado, ver Lombard, *Le sultanat d'Atjeh*.

652 Borschberg, *The Singapore and Melaka Straits*, 112-15.

653 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 1-1-1614, em JPC, I: 1-48 [26-27].

654 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-11-1614, em *ibid.*, I: 52-92 [61-62, 90].

construção de um forte no sultanato, fosse numa das ilhas dos Estreitos de Singapura, ou no estuário do rio de Johor, entre Johor Lama e Batu Sawar (defendeu-se que um sítio chamado Karimon devia ser o lugar escolhido).⁶⁵⁵ Numa grande expedição aos Estreitos de Malaca planeada para 1615 que deveria ter sido comandada pelo governador-geral Gerard Reynst esteve previsto ir o próprio Reynst a Johor tratar do assunto.⁶⁵⁶ Ver-se-á à frente que a expedição visitou mesmo o sultanato, embora sem Reynst. Mas, por razões não explicadas, o projecto da fortificação não seguiu avante.

Por volta de 1616, o sultão, sem aliados capazes de o defenderem do Aceh, moveu a corte para o arquipélago de Riau, mais difícil de atacar.⁶⁵⁷ Aparentemente, instalou-se primeiro em Bintan, depois em Linga. Mas nem aí estava a salvo e a nova capital foi também ela arrasada por uma esquadra de Aceh por volta de 1622.⁶⁵⁸ Raja Bongsu morreu pouco depois do ataque, repetindo assim o fim inglório do seu antecessor no trono. Em Linga, antes do raide, havia continuado a manter contactos pontuais com a VOC.⁶⁵⁹ Ironicamente, porém, nesta fase final do reinado do antigo chefe da facção antiportuguesa no sultanato, parecem ter sido mais importantes as ligações de Johor ao Estado da Índia. Numa carta que o governador-geral Jan Pietersz. Coen lhe escrevia em 1622, descrevia-se como Linga funcionava então como um posto intermediário de abastecimento de mantimentos a Malaca: navios de Sião, Patane, Java, Macassar e outros lugares levavam lá arroz e mais géneros, que eram transferidos para embarcações ligeiras que os faziam chegar à praça luso-malaia, onde eram trocados por têxteis.⁶⁶⁰ O objectivo do transbordo era iludir os bloqueios sazonais de Malaca que, como veremos, a VOC vinha montando desde a segunda metade da segunda década do século XVII. Coen comunicou ao sultão que, caso quisesse manter a antiga amizade e desejasse a protecção da companhia contra os seus inimigos, teria de impedir a sua gente de comerciar os têxteis de Malaca, mandando-a antes a Batávia ao comércio de

655 Borschberg, *The Singapore and Melaka Straits*, 129-33. Adriaen van der Dussen a Gerard Reijnst, 19-5-1615, Banda, em Nationaal Archief (NA), Den Haag, Verenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), nº 1058, fls. 48-56.

656 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 27-12-1614, em JPC, I: 97-108 [102].

657 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 31-3-1616, 10-10-1616, em *ibid.*, I: 175-90 [180], 191-231 [204].

658 Pieter de Carpentier a Jan Pietersz. Coen, Batavia, 29-1-1624, em *ibid.*, VII-II: 1086-1093 [1092].

659 Jan Pietersz. Coen a A. Soury, Jacarta, 1-6-1618, 16-8-1618, em *ibid.*, II: 403-8 [393-395, 406-7].

Jan Pietersz. Coen a sultão de Johor, Jacarta, 3-6-1618, 15-8-1618, em *ibid.*, II: 396-397, 402-3. *Ibid.*, III:

447. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Jacarta, 24-6-1618, em *ibid.*, I: 335-52 [349]. Jan Pietersz.

Coen, P. de Carpentier, Franco van Meer, Pieter Dirckxsoon a directores de VOC, Jacarta, 12-11-1618, em

ibid., I: 406-15 [414]. Jan Pietersz. Coen a Thymen Michiels, Jacarta, 19-11-1619, em *ibid.*, II: 597.

Adriaen van der Dussen a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 27-12-1620, em *ibid.*, VII-I: 679-86 [684, 686].

660 Jan Pietersz. Coen a sultão de Johor, Batavia, 22-5-22, em *ibid.*, III: 188-89.

pimenta. Caso contrário, passar-se-ia a confiscar todos os ditos têxteis encontrados em navios de Johor. Em carta para a Europa, porém, o mesmo Coen dizia-se convencido que, como o comércio do sultanato com os portugueses lhe seria mais rendoso, iria persistir, pelo que havia que perseguir sem complacência a navegação até Linga.⁶⁶¹

4.6.2. Aceh

A história de Johor na segunda década do século XVII, brevemente resumida acima, dá já uma ideia do que foi a história coeva do sultanato concorrente da ponta oposta dos Estreitos de Malaca, a noroeste, o Aceh. A primeira, de Johor, caracterizou-se pelo enfraquecimento; a segunda, do Aceh, pelo fortalecimento. Não foi apenas Johor que sofreu os efeitos do expansionismo militar do Aceh no período. Reinos como Pahang e Kedah foram também devastados por expedições brutalmente destrutivas.⁶⁶² Já o terceiro potentado principal da zona dos Estreitos, a Malaca portuguesa, manteve-se ileso. Em 1615, deu-se um importante recontro naval luso-achem e a vitória sorriu aos portugueses. O contentamento não durou muito, pois três dos quatro galeões que haviam logrado o feito foram em seguida destruídos por uma esquadra neerlandesa defronte de Malaca. Tratar-se-á em breve deste recontro, o mais importante dos conflitos navais luso-neerlandeses na Ásia na segunda década de Seiscentos. Para já, importa notar a aparente superioridade militar assim evidenciada por uma força naval europeia, que sucedeu onde o maior poder naval asiático da região acabara de falhar. Um contraste similar ocorrerá mais tarde quando a VOC, em 1641, a par das forças de um renascido Johor, logrou por fim tomar Malaca por cerco – conseguindo aquilo em que o Aceh falhara espectacularmente em 1629, naquele que foi o grande fracasso da ilustre carreira militar do sultão Iskandar Muda.⁶⁶³

Note-se que não foi por opção própria que Iskandar não contou com auxílio militar europeu nas suas empresas de 1615 e 1629 contra Malaca. Desde cedo no seu reinado que vinha insistindo junto das companhias neerlandesa e inglesa por apoio na conquista que projectava da praça e a persistente recusa da VOC em atendê-lo foi um

661 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Willem van Antzen e Jacques Specx a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.*, I: 718-54 [739].

662 Lombard, *Le sultanat d'Atjeh*, 91-94.

663 *Ibid.*, 95-98.

factor de tensão nas relações entre os dois lados.⁶⁶⁴ Outro foi o acesso à pimenta escoada pelos portos da costa ocidental de Samatra, que estavam sob a suserania vigilante do sultanato.⁶⁶⁵ Se tal trouxe fricções, fez, por outro lado, com que a companhia se esforçasse, apesar de tudo, por ir mantendo relações com o difícil soberano do Aceh – apesar de ele, nos seus acessos de cólera, fazer coisas como deitar fatores neerlandeses aos elefantes.⁶⁶⁶

4.6.3. Jambi

Apesar dos contactos que se foi esforçando por manter com o Aceh, constituiu de certeza um alívio para a VOC garantir um acesso alternativo à pimenta de Samatra na costa oriental da ilha, mais longe do alcance do sultanato. Em 1615, instalou uma feitoria em Jambi, um porto fluvial no interior, mas acessível por mar através de um rio que desembocava na costa oriental samatrense, já a sul dos Estreitos de Malaca.⁶⁶⁷ Os ingleses estabeleceram-se lá por volta da mesma altura. O lugar já era frequentado pelos portugueses, que iam aí de Malaca adquirir pimenta e, complementarmente, produtos da China, a troco de têxteis.⁶⁶⁸ Aqueles produtos deviam-se decerto à frequência do porto por juncos chineses, registada pelas fontes.⁶⁶⁹ As autoridades de Jambi só autorizaram a

664 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-11-1614, 22-10-1615, 25-12-1615, em JPC, I: 52-92 [90-91], 114-46 [129-30], 150-61 [153]. Ibid., III: 400-1. Jan Pietersz. Coen a Cornelis Comans, Jacarta, 3-8-1617, em ibid., II: 262-65 [263]. Jacques Coetely a Jan Pietersz. Coen, Aceh, 1-7-1620, em ibid., VII-I: 610-613. Nicolaes Casembroot a Jan Pietersz. Coen, Aceh, 1-7-1620, em ibid., VII-I: 614-17 [614-15]. Jan Pietersz. Coen a *Raeden van Indien* em Jacarta, Amboíno, 29-5-1621, em ibid., III: 40-45 [42].

665 Ibid., III: 400-1. Jan Pietersz. Coen a Cornelis Comans, Jacarta, 3-8-1617, em ibid., II: 262-65. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, 22-8-1617, 11-3-1618, 24-6-1618, em ibid., I: 253-54 [249-75], 324-34 [329-30], 335-52 [346]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Franco van Meer, Pieter Dirxsoon a directores de VOC, Jacarta, 12-11-1618, em ibid., I: 406-15 [414]. Jacques Coetely a Jan Pietersz. Coen, Aceh, 1-7-1620, em ibid., VII-I: 610-613. Nicolaes Casembroot a Jan Pietersz. Coen, Aceh, 1-7-1620, em ibid., VII-I: 614-617 [614-15]. Jan Pietersz. Coen a *Raeden van Indien* em Jacarta, Amboíno, 29-5-1621, em ibid., III: 40-45 [42]. Pieter de Carpentier, Jacob Dedel, Cornelis Reyersz. e Abraham van Uffelen a directores de VOC, Kasteel Jakatra, 9-7-1621, em GM, I: 106-17 [106-7]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 20-12-1621, 21-1622, em JPC, I: 680-87 [680-81], 695 [688-700].

666 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 22-10-1615, em ibid., I: 114-46 [129-30].

667 J.W.J. Wellan, “Onze eerste vestiging in Djambi, naar oorsponkelijke stukken,” *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* 82 (1926): 339–83.

668 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 31-3-1616, 10-10-1616, em JPC, I: 175-90 [189], 191-231 [204]. Jan Pietersz. Coen a Andries Soury, Banten, 11-9-1616, em ibid., II: 142-44. Andries Soury a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 30-6-1616, em ibid., VII-I: 122-28 [127].

669 Andries Soury a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 17-7-1616, 24-6-1618, em ibid., VII-I: 136-52 [136-49], 342-50 [344-45]. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-10-1616, em ibid., I: 191-231 [204].

instalação dos neerlandeses a troco da garantia de que não atacariam os lusos no rio.⁶⁷⁰ A proibição foi infringida pelo menos duas vezes – da segunda, por simples cupidez da tripulação –, obrigando, em ambas as ocasiões, a companhia a ressarcir o poder local.⁶⁷¹ Malaca pressionou por sua vez as autoridades do reino a expulsar a VOC, primeiro através de uma embaixada, depois, em 1618, através de uma expedição naval mal sucedida.⁶⁷² Detectada antes de poder levar a cabo o ataque surpresa à feitoria da companhia que trazia preparado, não pôde infligir todo o dano que planeava. A exigência de entrega dos batavos da feitoria não foi atendida, pelo que se retirou depois de queimar e pilhar algumas povoações e fazer umas dezenas de prisioneiros. Jambi foi ameaçada com a guerra caso não deixasse cair os norte-europeus que acolhera, mas a ameaça não se cumpriu, pois a expedição não teve continuidade nos anos imediatos.

Com o novo estabelecimento, a VOC garantiu não apenas um posto de fornecimento de pimenta, mas um ponto de apoio às expedições sazonais de corso aos Estreitos de Malaca e arredores a sul que se começaram a regularizar na segunda metade da década, feitas em complementaridade com o envio de navios a Jambi para o comércio da especiarias. Pode assim dizer-se que depois de 1615 se deu um regresso da companhia à região dos Estreitos, de onde se arredara bastante desde a passagem infrutífera por Malaca e Johor de Pieter Verhoeff em 1608-1609. Convém, porém, qualificar o facto lembrando que tal regresso se deu a par do malogro definitivo do projecto de erguer uma fortificação em Johor e do afastamento da companhia deste sultanato, do mesmo passo que mantinha à distância o Aceh e as suas propostas de acções conjuntas contra os portugueses. Sem aliados regionais importantes, não se voltou assim a tentar nada de comparável ao cerco de Malaca de 1606.

Acresce que a própria modificação da navegação portuguesa propiciou uma alteração das esquadras neerlandesas a operar na região. Como vamos ver, foi na segunda metade da década que se deixou de vez de usar navios de alto bordo na navegação da Índia até Malaca, Macau e Japão, substituindo-se as grandes naus por

670 Andries Soury a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 21-2-1616, em *ibid.*, VII-I: 76-79.

671 Andries Soury a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 21-2-1616, 27-5-1616, 15-6-1616, 2-7-1616, 17-7-1616, em *ibid.*, VII-I: 76-79, 81-92 [82-86], 104-22 [104-10], 128-30, 136-52 [136-47]. Jan Pietersz. Coen a Andries Soury, Banten e Jacarta, 31-3-1616, 25-4-1616, 11-9-1616, 10-10-1616, 23-5-1617, em *ibid.*, II: 87-92 [88-89], 92-95 [94], 142-44 [142], 150-53 [152], 241-44 [243]. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-10-1616, em *ibid.*, I: 191-231 [204]. Jan Pietersz. Coen a Rei de Jambi, Banten, 10-10-1616, em *ibid.*, II: 154-155.

672 Andries Soury a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 27-5-1616, 15-6-1616, 24-6-1618, em *ibid.*, VII-I: 81-92 [83-86], 104-22 [104-10], 342-50 [342-44]. Jan Pietersz. Coen a Andries Soury, Jacarta, 1-6-1618, em *ibid.*, II: 393-95. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Jacarta, 26-7-1618, em *ibid.*, I: 356-80 [379-80].

comboios de embarcações ligeiras, normalmente denominadas galeotas. Os neerlandeses não tardaram em adaptar-se, adoptando também eles navios de porte mais ligeiro. Não se tratava assim mais das esquadras de grandes vasos de guerra comandadas por figuras cimeiras da VOC em expedições notórias contra as grandes naus de Macau, no encalço de novas *Santas Catarinas*. Eram expedições mais “rotineiras” e menos espectaculares que, exactamente por isso, surgem descritas em muito menos detalhe nas fontes. Na sua regularidade, contudo, constituíam uma ameaça de novo tipo. Todas as acções de corso prévias da VOC, por muito espectaculares e nocivas que às vezes fossem, tinham tido, por assim dizer, um défice de continuidade, no sentido de que foram sempre acções pontuais e “experimentais” de uma companhia em definição de prioridades. A padronização que, pelo contrário, representou o aparecimento de expedições anuais de corso aos Estreitos de Malaca – em regime de complementaridade com o recém-inaugurado comércio de pimenta com Jambi – significava que a navegação portuguesa na região iria passar a estar sujeita a uma ameaça habitual, não esporádica como antes.

4.6.4. A grande expedição de 1615-1616

A excepção às discretas expedições de “novo tipo” aos Estreitos de Malaca foi a grande expedição de Steven van der Hagen de 1615-1616, que as antecedeu e marcou um regresso em força da VOC à região depois da retracção da primeira metade da década. Sucessora das incursões espectaculares na zona de Cornelis Matelieff e Pieter Verhoeff na década anterior, pode também ser considerada a última do seu género. Tal como elas, era comandada por uma figura cimeira da companhia, compunha-se de um número considerável de grandes navios redondos e foi concebida com objectivos antiportugueses bastante ambiciosos. Planeara-se, de início levá-la a cabo com uma esquadra de oito velas capitaneada pelo próprio governador-geral, Gerard Reynst.⁶⁷³ O intento mais certo e imediato – mas não o único – era a captura dos navios esperados de Macau em Dezembro ou Janeiro. No entanto, a razão invocada para ser o governador-geral em pessoa a comandá-la foi a importância das decisões que haveria a tomar, dada a possibilidade de haver convites de Aceh e de Johor para tomar em conjunto Malaca,

⁶⁷³ Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 22-10-1615, em *ibid.*, I: 114-46 [139-40]. Gerard Reynst a J. Nicquet, 26-10-1615, em BGN, I: 109-17 [113-14].

assim como a hipótese de enviar dos Estreitos pelo menos parte da esquadra a Cochim e Goa.

Na discussão da expedição, também se aludiu, contudo, a outro destino posterior possível, a oriente, não a ocidente: o arquipélago de Banda. A razão eram os problemas crescentes criados pela concorrência inglesa naquele arquipélago (e também, com menos gravidade, em Amboíno). O fenómeno gerara já alguma oposição à própria ida aos Estreitos de Malaca, oposição refutada então com base na inutilidade de manter grandes contingentes navais em Banda e Amboíno. O receio dos intentos da companhia rival acabaria no entanto por forçar o redimensionamento da esquadra e a redefinição dos seus objectivos. De oito velas passou-se para seis e, mais importante, desistiu-se de mandar o governador-geral no comando.⁶⁷⁴ As razões invocadas foram o temor crescente dos ingleses em Banda, por um lado, e a asserção de que a expedição não deveria visar mais que a captura dos navios esperados de Macau, por outro. Por receio dos ingleses, deixou-se assim cair as veleidades anteriores de ponderar a conquista de Malaca ou uma incursão no Índico Ocidental.

A esquadra veio desta maneira a compor-se apenas de cinco navios e de um *jacht*. Comandada por Steven van der Hagen, partiu de Banten no fim de Outubro de 1615.⁶⁷⁵ Ao parar no sultanato de Johor, encontrou-o devastado por um ataque recente de Aceh (se porventura ainda se nutria ideias sobre um assalto conjunto a Malaca, devem ter acabado aí). Soube-se também que a armada do Aceh que levava a cabo a incursão fora surpreendida no regresso a casa por quatro galeões dos portugueses, agora aliados de Johor. No recontro subsequente, apesar dos danos infligidos ao achens, os lusos perderam um galeão, explodido quando o paiol da pólvora se incendiou. Ao saber disto, van der Hagen e o seu conselho determinaram ir dar combate aos galeões em Malaca – onde se haviam recolhido –, pelo perigo que podiam representar para o intento de emboscar os navios esperados de Macau. Complementarmente, de Banten, ao saber-se através de Johor da presença destes vasos de guerra em Malaca e – o que era importante – dos seus intentos de seguirem para Manila, mandou-se logo van der Hagen atacá-los.⁶⁷⁶

674 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 22-10-1615, em JPC, I: 114-46 [145-46]. Gerard Reynst a J. Nicquet, 26-10-1615, em BGN, I: 109-17 [116].

675 Para a descrição detalhada da expedição pelo próprio Steven van der Hagen, ver Steven van der Hagen a directores de VOC, 10-3-1616, em *ibid.*, I: 118-31.

676 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 14-1-1616, em JPC, I: 170-74 [171-72].

Os galeões tinham sido, de facto, expedidos de Goa para se integrarem numa armada que se preparava em Manila, onde estava a tomar proporções que preocupavam os neerlandeses. Organizada por Juan da Silva, o governador das Filipinas, assemelhava-se em magnitude às grandes forças navais de André Furtado de Mendonça e sobretudo do vice-rei D. Martim Afonso de Castro na primeira década do século. Silva, à custa de uma grande dose de voluntarismo, conseguira montar uma armada castelhana comparável à do vice-rei português – tão voluntarista como ele – em 1606.⁶⁷⁷ O intento da empresa era, como em 1606, resolver o “problema neerlandês” da Monarquia Católica na Ásia infligindo à VOC uma derrota o mais esmagadora possível. Parte importante do plano era garantir uma colaboração portuguesa de monta. Neste aspecto, o grande esforço castelhano não teve correspondência do lado lusitano. Embora os quatro galeões despachados para a Ásia do Sueste não fossem de desprezar, não eram um contingente equiparável quer à armada castelhana, quer às armadas prévias de André Furtado e D. Martim. Reduzidos para mais a três depois do recontro com os navios do Aceh, os galeões estavam também em inferioridade numérica em relação à esquadra de van der Hagen. Como os ancoradouros de Malaca, onde fundearam, continuavam a não ser defendidos convenientemente por artilharia de terra, tinha-se um cenário perigosamente propício à repetição dos eventos de 1606, quando Cornelis Matelieff destruíra aí parte da desprotegida armada de D. Martim Afonso de Castro.

Steven van der Hagen chegou a Malaca a 7 de Dezembro de 1615. Francisco de Miranda Henriques, o capitão-mor dos galeões, quis ir dar-lhe combate no mar alto, mas a Câmara de Malaca requereu-lhe que se refugiasse antes num surgidouro de difícil acesso na vizinha Ilha das Naus, onde se postou duas peças de artilharia para protecção.⁶⁷⁸ Além de ancorados, os galeões foram ligados uns aos outros por amarras e socorridos durante os combates que se seguiram por embarcações ligeiras. Não é impossível que a opção de se acoitar na Ilha das Naus fosse a menos má ao dispor do capitão-mor, dada a vantagem numérica e a habitual superioridade neerlandesa em recontros no mar alto. Pelo menos o relato batavo dos acontecimentos, do próprio van der Hagen, frisa como lhe foi difícil chegar aos galeões. Uma vez conseguido, porém, a

677 Para a história desta armada, ver Peter Borschberg, “Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-Operation: The Armada of Philippine Governor Juan de Silva in the Straits of Singapore, 1616,” em *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*, ed. Peter Borschberg (Wiesbaden-Lisboa: Harrassowitz Verlag-Fundação Oriente, 2004), 35–62.

678 Para duas descrições do combate, uma neerlandesa e outra portuguesa, ver Steven van der Hagen a directores de VOC, 10-3-1616, em BNG, I: 118–31 [119-21]. Carta de um clérigo de Malaca, 1615, publicada em Pinto, *Portugueses e malaio*s, 300-03 [301-2].

violência do combate de artilharia a curta distância acabou por precipitar a debandada das tripulações lusas, que, dada a vizinhança da terra, se deitaram ao mar. Os neerlandeses haviam optado previamente por não tentar abordagens, com medo de que os portugueses incendiassem os seus navios e, com eles, os dos atacantes. Aparentemente, a intensidade do bombardeamento bastou para pôr o grosso dos defensores em fuga. Face à debandada, Francisco Miranda e o capitão de outro galeão puseram fogo aos seus vasos, escapando para terra com o punhado de homens que lhes restava. O terceiro galeão foi tomado já com apenas quinze homens a bordo e foram os próprios neerlandeses que o incendiaram, depois de lhes tirarem a artilharia (doze peças de bronze e quatro de ferro). Perderam cerca de vinte homens no combate e estimaram que os lusos teriam perdido duzentos (não existem cifras nas fontes portuguesas).

Consumada a destruição dos galeões, van der Hagen voltou a Johor, para esperar aí pelos navios de Macau.⁶⁷⁹ A partilha dos botins esperados foi acordada antecipadamente com o sultão de Johor (em teoria aliado então dos portugueses, mas pouco convicto no papel). A informação e o apoio da gente de Johor permitiu, aliás, aos neerlandeses capturarem a tripulação de uma caravela castelhana de Manila vinda de Malaca que dera à costa na península malaia. Pelos cativos, ficaram a saber que, por um lado, o governador das Filipinas se estaria a preparar para partir com a sua grande armada para Maluku (o que era falso); e, por outro, que a nau esperada de Macau e o seu galeão de escolta tinham ordens para, entre Macau e os Estreitos de Malaca, pararem em Pulau Tioman, uma ilha próxima de Pahang, na costa oriental malaia, para daí averiguarem a situação nos Estreitos. Souberam também que, exactamente por isso, tinham seguido para Pulau Tioman galés de Malaca incumbidas de informarem os navios esperados da presença dos neerlandeses em Johor e de lhes darem duas escolhas: ou permanecerem na ilha, ou seguirem viagem por outra rota, não especificada (para o que se lhes mandava pilotos próprios nas galés).

Face a estas novas informações, van der Hagen e o seu conselho ponderaram enviar parte da esquadra a Pulau Tioman, mas acabaram por não o fazer. Os argumentos invocados foram a falta de mantimentos e aprestos (âncoras e cordas), a provável inexpugnabilidade da posição dos portugueses na ilha, o fim próximo da monção para voltar a Banten e a urgência de acudir ao alegado ataque iminente de Juan da Silva a

679 Sobre tudo o que se passou nesta segunda estadia em Johor, ver Steven van der Hagen a directores de VOC, 10-3-1616, em BNG, I: 118–31 [122-26].

Maluku. Pelo menos o director-geral da VOC em Banten, Jan Pietersz. Coen, desaprovou a decisão, defendendo que alguns navios deviam ter tentado ir a Pulau Tioman.⁶⁸⁰ A sua irritação aumentou com a notícia recebida de que, alguns dias após a partida da esquadra para Banten, os navios de Macau haviam entrado ilesos nos Estreitos. Por volta da mesma altura, em Fevereiro de 1616, chegou à região a armada de Juan da Silva, que, trocando as voltas aos neerlandeses, partira de Manila não para Maluku, mas para Malaca (fora do calendário recomendado para a jornada).⁶⁸¹

O modo como Juan da Silva largou de Manila surdo às súplicas dos poderes locais para não deixar a cidade desprotegida faz, mais uma vez, lembrar o modo como D. Martim Afonso de Castro partira em 1606 de Goa, apesar dos rogos semelhantes em contrário.⁶⁸² Isto poderia ser considerado um mau presságio. De facto, o governador pode ter sucedido em ludibriar os neerlandeses, garantindo a chegada imprevista a Malaca, mas os ganhos potenciais da manobra esfumaram-se com a destruição dos galeões enviados de Goa para se lhe juntar. Aportou à praça luso-malaia em Março de 1616, depois de parar em Johor para punir o sultanato pelo acolhimento de van der Hagen.⁶⁸³ Sabendo já que nenhuma força naval portuguesa o esperava, escreveu a Goa solicitando urgentemente auxílio e terá decidido não tentar nada contra os neerlandeses sem esse auxílio chegar. Menos de um mês depois de aportar, morreu, vitimado, com muita gente da armada, pelo ambiente doentio de Malaca, como sucedera com D. Martim Afonso de Castro e muitos dos seus homens. Sem chefe, sem uma força naval aliada e com os efectivos atacados pela doença, os castelhanos voltaram no início de Maio a Manila, sem terem intentado nada contra a VOC.

680 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 31-3-1616, em JPC, I: 175-90 [179].

681 Borschberg, "Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-Operation".

682 E tal como, em 1607, Paulus van Caerden viera encontrar a capital do Estado da Índia desprotegida, o mesmo aconteceu com Joris van Spilbergen, chegado a Manila pouco depois da partida do governador, vindo do Estreito de Magalhães e do Pacífico (foi uma expedição que repetiu a circumnavegação de Olivier van Noort da viragem do século).

683 Ibid.

4.6.5. Outras expedições (1616-1619)

As duas embarcações de alto bordo vindas de Macau que escaparam à expedição de Steven van der Hagen invernaram durante meses em Malaca, pelo que os neerlandeses, informados do facto, prepararam nova esquadra para tentar capturá-las. Em Outubro de 1616, quatro navios foram enviados de Banten em datas diferentes a Jambi para, a partir de lá, seguirem para os Estreitos (não é claro se dois navios que se projectou enviar complementarmente de Japarâ, em Java, chegaram a fazê-lo).⁶⁸⁴ A expedição não parece ter ido além de Jambi e, se foi, foi inconsequente.⁶⁸⁵ O oficial responsável pela iniciativa, o então director-geral em Banten, Jan Pietersz. Coen, foi criticado por ter seguido avante com ela, mesmo depois de ordenado a enviar todas as forças disponíveis a Banda.⁶⁸⁶

Em Junho do ano seguinte, 1617, uma esquadra de quatro navios redondos, dois *jachten* e uma fragata foi de novo mandada a Malaca via Jambi.⁶⁸⁷ A parte da expedição que decorreu nos Estreitos, a norte de Malaca – para onde se partiu de Jambi no princípio de Agosto –, foi tão improficua como a do ano anterior.⁶⁸⁸ Os portugueses fizeram passar um malaio por enviado do sultão de Johor e assim, bem informados acerca das intenções da esquadra, garantiram que as “fragatas” de São Tomé e Negapatão chegassem em segurança (não se dá detalhes de como o fizeram). Os neerlandeses perderam à volta de cem homens por doença e, em meados de Dezembro, parte da expedição voltara a Banten, outra seguira de Malaca para o Aceh e outra ainda tornara a Jambi. Em Banten, soube-se posteriormente através de uns javaneses que, findo o bloqueio de Malaca, haviam lá chegado embarcações de Goa. Foi ainda

684 JPC, III: 370-71, 372. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-10-1616, em *ibid.*, I: 191-231 [227]. Jan Pietersz. Coen a Andries Soury, Banten, 10-10-1616, em *ibid.*, II: 150-53 [150-51]. Jan Pietersz. Coen a S. Doensen, Banten, 10-10-1616, em *ibid.*, II: 155-56. Jan Pietersz. Coen a Cornelis Coomans, Banten, 10-10-1616, em *ibid.*, II: 156-60 [156-58]. Jan Pietersz. Coen a Flores Heeres e Cornelis de Keyser, Banten, 14-10-1616, em *ibid.*, II: 164-165.

685 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-12-1616, em *ibid.*, I: 234-48 [246].

686 Laurens Reael a directores de VOC, Banda, 10-5-1617, em GM, I: 70-73 [70-71].

687 Jan Pietersz. Coen a Cornelis Coomans, Banten, 8-6-1617, em JPC, II: 252-256.

688 Cryn van Raemburch a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 11-9-1617, em *ibid.*, VII-I: 273-75. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-11-1617, 18-12-1617, em *ibid.*, I: 279-89 [283], 290-307 [291-92]. Jan Pietersz. Coen a Adolf Thomasz., Jacarta, 22-11-1617, em *ibid.*, II: 303-4. Laurens Reael a directores de VOC, Banten, 17-12-1617, em GM, I: 80.

criticado terem ido navios carregados de pimenta adquirida em Jambi ao bloqueio, expondo a carga a riscos desnecessários e atrasando a sua remessa para Banten.⁶⁸⁹

Se, nos Estreitos de Malaca propriamente ditos, esta esquadra, como a do ano anterior, não causou danos, o mesmo já não se poderá dizer do que fez antes de chegar a Jambi. Despachada de Banten em Junho, tinha ordens de, antes de seguir para o porto samatrense, patrulhar os Estreitos de Palembang e Sabang, a sul, em busca de navegação chinesa.⁶⁹⁰ Tinha havido nesse ano desentendimentos com chineses a propósito de pagamentos e a VOC decidiu, em represália, ir confiscar a pimenta dos juncos regressados à China, pagando-lha a preços fixos.⁶⁹¹ A par disto, porém, mandava-se também à expedição começar logo então a desviar a navegação destinada a Malaca, mesmo a não portuguesa. As ordens eram ainda ambíguas e hesitantes: não se deveria apreender nada de navios neutrais, a não ser que trouxessem gentes e bens vedados (entenda-se, portugueses e bens de portugueses); e recomendava-se especial cautela no tratamento de embarcações dos portos javaneses de Japarâ e Cheribon, domínios do reino de Mataram, que não se queria hostilizar.⁶⁹²

Da actividade da esquadra antes de largar de Jambi para Malaca, sabe-se que tomou um junco luso e que noutro junco encontrou portugueses e bens seus escondidos.⁶⁹³ Pode não ter sido muito, mas assinalava uma vontade da companhia em controlar o acesso da navegação asiática aos Estreitos de Malaca que ia além do simples curso antiportuguês. No ano seguinte, 1618, não há notícia de ter havido actividades comparáveis. Em 1619, porém, foram enviados de novo um navio e uma fragata no verão aos Estreitos de Palembang e Sabang, com a missão agora já inequívoca de interceptar embarcações javanesas – foram nomeados os portos de Japarâ e Demak – que rumassem a Malaca com mantimentos.⁶⁹⁴ Quando os navios detidos fossem neutrais, os mantimentos apreendidos deveriam ser pagos. As duas embarcações retornaram a Jacarta no princípio de Novembro com cerca de 440 tonéis de arroz tomado, além de

689 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-11-1617, em JPC, I: 279-89 [283]. Jan Pietersz. Coen a Andries Soury, Jacarta, 2-12-1617, em *ibid.*, II: 307-11 [307-8].

690 Jan Pietersz. Coen a Cornelis Coomans, Banten, 8-6-1617, em *ibid.*, II: 252-56 [252-54].

691 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Jacarta, 22-8-1617, em *ibid.*, I: 249-75 [250-51].

692 Devia-se apenas tentar dissuadi-los de irem a Malaca com ameaças a que não se deveria, todavia, dar cumprimento; isto apesar de se saber que de Japarâ, por exemplo, largavam muitos navios com arroz para a praça portuguesa. Jan Pietersz. Coen a Cornelis Coomans, Banten e Jacarta, 8-6-1617, 3-8-1617, em *ibid.*, II: 252-56 [255], 262-65 [264-65]. Jan Pietersz. Coen a Jacob van der Marct, Jacarta, 18-8-1617, em *ibid.*, II: 268-69.

693 Jan Pietersz. Coen a Cornelis Coomans, Jacarta, 3-8-1617, em *ibid.*, II: 262-65 [264-65].

694 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Jacarta, 5-8-1619, em *ibid.*, I: 445-94 [478].

algum sândalo e cera, oriundos de certeza de Timor.⁶⁹⁵ Menos de uma semana depois, voltava a expedir-se uma pequena força naval para os estreitos mencionados acima, desta vez de dois *jachten* e duas fragatas.⁶⁹⁶ Esta esquadra voltou no fim de Janeiro de 1620, com uma pequena fragata portuguesa tomada e uma quantidade indeterminada de arroz apreendido a navios javaneses, tanto de domínios de Mataram, como de Banten.⁶⁹⁷

4.7. O arquipélago malaio-indonésio e o Extremo Oriente

4.7.1. O arquipélago malaio-indonésio

Falta falar das zonas a oriente dos Estreitos de Malaca. No arquipélago malaio-indonésio, não há muito que referir. Tratou-se atrás de como o Estado da Índia, depois de expulso pela VOC de Amboíno e Maluku em 1605, não havia voltado às Molucas, onde a oposição à companhia ficou por conta dos castelhanos das Filipinas. Os portugueses continuaram no entanto a abastecer-se das especiarias raras da Indonésia Oriental noutros lugares do arquipélago (como vimos que já faziam antes). Assim, nos poucos choques luso-neerlandeses registados na região no período, o que mais chama a atenção é um par de expedições batavas em 1614-1615 ao porto javanês de Gresik e a Macassar, nas Celebes. A VOC tinha feitorias nos dois lugares e isso permitiu-lhe constatar que os portugueses iam lá anualmente com grande quantidade de têxteis pra venderem e comprarem cravo, maçã e noz-moscada, que juncos javaneses traziam de Amboíno e Banda. Numa carta de 1614, dizia-se que em Gresik, nesse ano, haviam comprado quarenta mil reais de cravo e maçã – a cem reais por *bahar* a maçã, a vinte reais por *bahar* o cravo –, levados para Malaca em cinco juncos.⁶⁹⁸ Na mira de predar este comércio, aprestou-se, no fim do ano, uma expedição de corso a Gresik e outra a Macassar.⁶⁹⁹ Foram empresas de pequena monta, levadas a cabo, em Gresik, por um

695 Ibid., III: 549-50.

696 Ibid., III: 551-52.

697 Foi igualmente detida uma embaixada enviada por Banten a Malaca. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Jacob Dedel, Frederick Houtman, Willem Jansz. a directores de VOC, Jacarta, 22-1-1620, em *ibid.*, I: 508-34 [510].

698 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-11-1614, em *ibid.*, I: 52-92 [75].

699 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 27-12-1614, 22-10-1615, em *ibid.*, I: 97-108 [102], 114-46 [145]. Jan Pietersz. Coen a Jacques Specx, Banten, 10-6-1615, em *ibid.*, II: 5-9 [9]. Jan Pietersz.

jacht e uma chalupa, e, em Macassar, por dois *jachten*. Em Macassar, não se conseguiu nada, mas em Gresik tomou-se quatro ou cinco juncos com cargas de têxteis que renderam um botim de cerca de vinte mil florins (o que foi julgado pouco).

Antes de capturar os navios, houve que obter a anuência das autoridades de Gresik. A autorização foi devidamente concedida, mas a troco da partilha do botim, ignorando-se qual o quinhão cedido (de qualquer modo, os vinte mil florins referidos acima não representavam o valor total da carga). A feitoria de Gresik era a razão pela qual havia que ter tais cautelas e o governador-geral Gerard Reynst afirmou que, evacuando-a, seria mais fácil levar a cabo este tipo de corso. Pela altura em que o escreveu, já se havia de facto decidido acabar tanto com o entreposto de Gresik como com o de Macassar, entre outros.⁷⁰⁰ Porém, tanto quanto se sabe, não se voltou no período em estudo a tentar senão episodicamente o corso contra a navegação portuguesa que frequentava estes portos e que, pelo menos no caso de Macassar, se sabe que continuou e cresceu.⁷⁰¹

A evacuação das feitorias de Macassar e Gresik coincidiu com a do forte de Solor, perto de Timor (vimos atrás que o forte havia sido tomado aos portugueses apenas dois antes, em 1613, mas que, ao contrário do que acontecera nas Molucas, tal não redundara no fim da presença lusa na região).⁷⁰² Ambas as medidas se inseriram no mesmo movimento de concentração de recursos que ditou o descartar de algumas posições periféricas. Os neerlandeses não deixaram, no entanto, de frequentar Solor, que viria a ser reocupada a breve prazo, em 1619.⁷⁰³ Numa expedição decorrida no hiato entre a evacuação e a reocupação, em 1618, destruíram cinco de seis navios portugueses que encontraram em Solor e Timor; em 1619, tomaram uma fragata lusa perto de Solor e outra em Bima, na ilha próxima de Sumbawa.⁷⁰⁴

Coen a Hendrick Jansz., Banten, 10-6-1615, em *ibid.*, II: 10-14 [12]. Gerard Reynst a directores de VOC, Banten, 26-10-1615, em GM: I: 46-55 [47].

700 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 22-10-1615, em JPC, I: 114-46 [120].

701 O único episódio digno de nota foi em 1619, quando três navios e um *jacht* neerlandeses tomaram em Macassar um junco português com alguma noz moscada e madeira de sapão. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Jacarta, 5-8-1619, em *ibid.*, I: 445-94 [458].

702 Roever, *De jacht op sandelhout*, 159-63.

703 *Ibid.*, 164-71.

704 *Ibid.*, 164-68. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Jacarta, 24-6-1618, em JPC, I: 335-52 [343-44]. *Ibid.*, III: 572. “Notitie van de goederen omtrent Solor veroveret,” 7-7-1619, em NA, VOC, nº 1071, fl. 308.

4.7.2. O Extremo Oriente

Passando do arquipélago malaio-indonésio para as águas do chamado Extremo Oriente, a norte, verifica-se que a navegação portuguesa entre Malaca e Macau e o Japão continuou a atrair a cobiça da VOC. Vimos no capítulo anterior que, na primeira década do século XVII, a companhia havia falhado nas suas tentativas de abrir comércio com a China, mas sucedido em instalar-se no Japão, em Hirado (1609). Na segunda década, continuou sem conseguir entrar no Império do Meio, o que criou um problema à posição no Japão. Sem acesso directo ao mercado chinês, a feitoria de Hirado teve pouco sucesso nos seus primeiros anos. O posto da VOC em Patane, na península malaia, foi importante neste contexto, porque foi-lhe fornecendo alguns produtos chineses. Os primeiros navios da VOC a irem ao Japão, em 1609, pararam em Patane, como fizeram muitos dos que os seguiram depois.

Como se viu no capítulo atrás, os dois navios que foram ao arquipélago nipónico em 1609 seguiram incumbidos também de uma missão inequívoca de curso: tomar a nau do trato entre Macau e o Japão (o que não conseguiram).⁷⁰⁵ A partir do momento em que a VOC estabeleceu uma rota para o Japão que, a leste de Singapura, coincidia em grande parte com a dos portugueses, era previsível que tentasse combinar o comércio e o curso contra as embarcações lusas que se encontrasse na viagem. Foi o que se fez logo em 1609 e se voltou a tentar a partir de 1614. Entre 1614 e 1617, todos os navios neerlandeses que realizaram a viagem anual Banten-Patane-Hirado procuraram tomar a famosa "carraca de Macau". Falharam em 1614, 1615 e 1617, enquanto em 1616 nenhum nau viajou de Macau até ao Japão.⁷⁰⁶ Já em 1614 se mencionava como a tomada da "carraca" poderia ser um meio de compensar as grandes despesas das Molucas, mas foi só a partir de 1615 que se começou a insistir na empresa como meio de financiamento extraordinário da companhia – de certeza que com a lembrança em mente dos grandes botins das capturas do princípio do século.⁷⁰⁷ Na correspondência sobre o assunto, fica claro algo que já foi sublinhado pela historiografia: o Japão, que viria a ser um dos mais importantes e lucrativos

705 Opstall, *De reis van de vloot*, I: 128-32, II: 337-41. Carta de Pieter Willemsz. Verhoeff, Banten, 25-2-1609, em *ibid.*, II: 327-31.

706 Para pormenores sobre as viagens Macau-Japão destes anos, ver o anexo I.

707 Jacques Specx a Jan Pietersz. Coen, Hirado, 29-12-1614, em JPC, VII-I: 6-31 [8]. Jan Pietersz. Coen a Jacques Specx, Banten, 10-6-1615, em *ibid.*, II: 5-9 [7].

estabelecimentos da VOC, rendeu-lhe comercialmente pouco no princípio e interessou-lhe então mais como base e pretexto para corso.⁷⁰⁸ Em 1616, frisou-se que a captura da nau era o principal objectivo da viagem até ao arquipélago, acima de qualquer comércio a fazer em Hirado.⁷⁰⁹ O próprio Jan Pietersz. Coen, a quem é reconhecida visão mercantil de longo prazo, defendeu em 1617 que os navios idos para o Japão deveriam atacar a nau do trato mesmo que a encontrassem ancorada em Nagasaki.⁷¹⁰ Os riscos de que se podia perder com tal o favor das autoridades japonesas e criar dificuldades à feitoria de Hirado foram despreocupadamente afastados com a afirmação de que haveria pouco bens de valor na feitoria passíveis de embargo e que seria possível compor as relações com o xogunato depois.⁷¹¹

Apesar disto, nunca se chegou a tentar atacar a nau quando ancorada no Japão. Também quase nunca se foi a Macau procurá-la, como se fizera na década anterior, em 1603. Tentou-se, sim, tomá-la à chegada ou partida do Japão, sempre sem sucesso. Em 1614, não se conseguiu encontrá-la à ida, pois viajara fora do calendário habitual.⁷¹² Em 1615, chegou-se meia dúzia de dias mais tarde do que se devia, por volta de Agosto, e encontrou-se a nau já ancorada.⁷¹³ O feitor, Jacques Specx, não autorizou o ataque nesse estado. Os portugueses permaneceram no Japão de Agosto a Março do ano seguinte e não é claro se se tentou algo contra eles no seu regresso a Macau. Sabe-se, sim, que o *bugyo* (governador) de Nagasaki avisou expressamente os neerlandeses que não deviam fazê-lo.

Em 1616, já vimos que não houve viagem Macau-Japão. Voltou a fazer-se em 1617, naquela que foi a última vez que uma grande nau portuguesa visitou o arquipélago nipónico, acompanhada de algumas embarcações ligeiras.⁷¹⁴ Os riscos

708 Adam Clulow, "Pirating in the Shogun's Waters: The Dutch East India Company and the Santo António Incident," *Bulletin of Portuguese-Japanese Studies* 13 (2006): 65-80 [65].

709 Jan Pietersz. Coen a Hendrick Jansz., Banten, 14-5-1616, em JPC, II: 98-104 [102]. Jan Pietersz. Coen a Jacques Specx, Banten, 14-5-1616, em *ibid.*, II: 104-12 [109-11]. Jan Pietersz. Coen a Martin van der Stringen e Cornelis Claeszen, Banten, 14-5-1616, em *ibid.*, II: 113-114.

710 *Ibid.*, II: 238.

711 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 18-12-1617, em *ibid.*, I: 290-307 [293].

712 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 1-1-1614, em *ibid.*, I: 1-48 [6-8].

713 Hendrick Jansz a Jan Pietersz. Coen, Patane, 25-11-1615, em *ibid.*, VII-I: 50-63 [50, 54-55]. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 31-3-1616, em *ibid.*, I: 175-90 [176-77]. Jan Pietersz. Coen a Jacques Specx, Banten, 14-5-1616, em *ibid.*, II: 104-12 [105, 107]. Jacques Specx a Jan Pietersz. Coen, Hirado, 1-10-1616, em *ibid.*, VII-I: 185-204 [192-93]. Richard Cocks, *Diary of Richard Cocks, Cape-Merchant in the English Factory in Japan, 1615-1622: With Correspondence*, ed. Edward Maunde Thompson (London: The Hakluyt Society, 1883), vol. I, 33, 105-6, 109, 118, 121-22, 135, 137, 263-67, 277, 288-89, 336, vol. II, 4-5, 8-9, 17, 40, 43.

714 JPC, III, 393-94, 395-96. Jan Pietersz. Coen a Hendrick Janszen, Jacarta, 17-4-1617, 23-4-1617, em *ibid.*, II: 226-30 [229], 236-37. *Ibid.*, II, 238-41. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Jacarta e Banten,

consideráveis que enfrentou no percurso ajudam a explicar por que foi a última do seu género. Quando chegou ao Japão, encontrou aí não apenas os dois navios neerlandeses que faziam a viagem anual Banten-Patane-Hirado, mas três outros vindos de uma expedição de corso às Filipinas que acabara mal. Três destes vasos aguardavam-na na baía de Nagasaki, mas salvou-se deles ancorando num porto a sul, onde não ousaram atacá-la. Jacques Specx, o feitor de Hirado que já em 1615 vetara o assalto à nau então ancorada em Nagasaki, justificou agora a decisão pela estreiteza do lugar e pelos ventos contrários. No entanto, sabe-se que o assunto foi objecto de um debate aceso entre os funcionários da companhia no Japão. Como já se disse, Jan Pietersz. Coen, em Banten, criticou a decisão, argumentando, por um lado, que os bens da feitoria de Hirado seriam poucos e, por isso, sacrificáveis em caso de apreensão retaliatória pelas autoridades nipónicas, e, por outro, que seria possível compor depois as relações com o xogunato.

O que se seguiu foi um jogo de gato e rato entre os neerlandeses e a nau, ganho no fim pela última. Os primeiros deixaram no Japão um navio de atalaia incumbido de tomá-la, o que fez abortar a primeira tentativa de largada, em Janeiro de 1618. Para tentar quebrar o impasse, atraindo a nau para fora da “toca”, o navio da VOC optou por deixar o Japão e ir aguardá-la a Macau. Contudo, a espera que lhe montou aí durante uma semana não deu resultado e o navio português conseguiria chegar depois ileso ao porto luso-chinês. Há que notar que os batavos, ao tentarem tomá-lo, voltaram, como em 1615, a desobedecer às injunções do xogunato, ou, pelo menos, do *bugyo* de Nagasaki. Veremos no próximo capítulo que o xogunato não se conformou com esta atitude e que, no princípio da década seguinte, a VOC se verá proibida de atacar a navegação portuguesa em águas japonesas.

Os neerlandeses não se deram bem na caça às grandes naus, mas em 1615 capturaram perto da costa nipónica o *Santo António*, um pequeno junco português vindo da Indochina.⁷¹⁵ Os lusos queixaram-se às autoridades japonesas, mas a captura foi sancionada pelo xogunato. Adam Clulow descreveu em pormenor o processo que levou à decisão, frisando como lobbies locais “pro-portugueses” e “pro-neerlandeses”

22-8-1617, 18-12-1617, 24-6-18, em *ibid.*, I: 249-75 [254], 290-307 [292-95], 335-52 [345]. Jacques Specx a Jan Pietersz. Coen, Hirado, 12-10-1617, 1-3-1618, em *ibid.*, VII-I: 287-96 [287-89], 306-12 [307-8]. Hendrick Jansz a Jan Pietersz. Coen, Patane, 25-10-1617, em *ibid.*, VII-I: 297, 297-302 [299-300]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Pieter Dircxsoon a directores de VOC, Japará, 14-1-1619, em *ibid.*, I: 416-44 [433-35].

715 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Banten, 10-10-1616, em *ibid.*, I: 191-231 [203]. Cocks, *Diary of Richard Cocks*, I: 35-36. Clulow, “Pirating in the Shogun's Waters.”

actuaram em apoio dos dois grupos de europeus, com o dáimio de Hirado a suportar os batavos e o *bugyo* de Nagasaki os lusos.⁷¹⁶ A decisão final deu grande satisfação aos homens da VOC, incentivando-os a prosseguir com as suas tentativas de capturar uma nau do trato. Haveria, contudo, uma diferença importante na medida em que, ao contrário do *Santo António*, as naus recebiam o chamado selo vermelho do xogunato, que lhes permitia conduzir formalmente comércio com o Japão e funcionaria também como uma garantia de protecção por parte das autoridades nipónicas.⁷¹⁷

1617 foi o último ano em que um *kurofune* português, isto é, uma grande nau, fez a viagem para Nagasaki. No ano seguinte, estes grandes veleiros foram substituídos de vez por esquadrões de galeotas, que eram embarcações muito menores e, como tal, podiam escapar aos navios da VOC com mais facilidade.⁷¹⁸ Em 1618, cinco embarcações que os neerlandeses chamaram fragatas toparam com um *jacht* da companhia entre Macau e o Japão, perto de Taiwan.⁷¹⁹ No combate que se seguiu, o navio foi abordado pelos portugueses e um fogo atingiu-lhe o paiol, fazendo-o explodir com a morte de quase toda a tripulação. No ano a seguir, 1619, foram de Macau ao Japão oito destas fragatas ou galeotas, não se registando desta vez incidentes com os batavos.

Pode-se concluir dizendo que o tamanho das grandes naus do trato – que assegurara a sua protecção contra os ataques da pirataria asiática até a chegada dos neerlandeses ao Oriente – se tornou uma desvantagem quando o poder da artilharia dos norte-europeus se revelou suficiente para obrigá-las a renderem-se, como foi o caso da *Santa Catarina* e de outras. Incapazes de igualarem os seus inimigos em poder de fogo, os portugueses optaram, no fim, pelo tipo de embarcação melhor adequada para lhes fugir.

A substituição de grandes navios por contingentes de embarcações mais pequenas significava que uma captura isolada não podia gerar rendimentos comparáveis aos dos botins dos três grandes navios tomados pelos neerlandeses entre 1603 e 1605 na rota Goa-Macau-Japão: a *Santa Catarina* nos Estreitos de Singapura, em 1603, uma nau

⁷¹⁶ Ibid., 70-75.

⁷¹⁷ Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 87-88. Clulow, “Pirating in the Shogun's Waters,” 75-78.

⁷¹⁸ Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 95-97.

⁷¹⁹ Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Pieter Dirckxsoon a directores de VOC, Japará, 14-1-1619, em JPC: I, 416-44 [435].

sem nome, em Macau, também em 1603, e o *Santo António* em Patane, em 1605. Após estes "três grandes", não se registaram mais tomadas de grandes navios na rota, apesar de ela ainda ter sido navegada por naus e galeões por mais de uma década. Os botins das três capturas atingiram valores que nunca foram mais igualados na história do curso neerlandês contra a navegação portuguesa na Ásia. Cargas tão ricas como estas eram típicas de uma época em que os lusos ainda se atreviam a viajar no Oriente com a sua riqueza concentrada em grandes navios, algo que deixaram de fazer na segunda década do século XVII.⁷²⁰

4.8. O Estado da Índia

É altura de voltar a tomar em consideração a perspectiva portuguesa. Quanto ao Estado da Índia, vimos que não retomou a série de expedições à Ásia do Sueste de 1597-1606, ficando as suas iniciativas ofensivas contra a VOC no período pelo já referida modesta e mal sucedida expedição de 1616 contra Pulicate, no Coromandel – uma posição periférica, tanto do ponto de vista da VOC como de Goa. De resto, o máximo que a última conseguiu foi enviar em 1615 quatro galeões para se juntarem em Malaca à grande armada castelhana aprestada pelo governador das Filipinas Juan da Silva para um ataque em grande escala aos neerlandeses.⁷²¹ Como vimos, três dos galeões foram destruídos em Malaca por uma esquadra batava superior em número, no que foi o conflito luso-neerlandês mais importante na Ásia durante o período, a par da tomada de Solor em 1613.⁷²² Em resultado da destruição deste contingente, a grande armada de Juan da Silva, quando chegou a Malaca, já em 1616, não pôde receber a desejada ajuda lusitana e, depois da morte do governador por doença, regressou a Manila sem ter tentado nada contra as forças da VOC, como se planeava.⁷²³ O desbaratamento dos galeões ditou também de vez o fim da política de envio de navios de alto bordo à Ásia do Sueste, fosse em expedições contra os neerlandeses, fosse em missões de escolta à navegação mercantil para Malaca e para Macau na China, que se

720 O desaparecimento dos grandes navios não se limitou à rota Goa-Macau-Japão. Pelo contrário, ocorreu por volta dessa época na maioria das rotas do comércio intra-asiático levado a cabo pelos portugueses, embora não na Rota do Cabo. Pinto, *Portugueses e malaio*, 67-70.

721 Carta régia a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, Lisboa, 15-3-1617, em DRI, IV: 63. Borschberg, "Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-Operation," 47-49.

722 Steven van der Hagen a directores de VOC, 10-3-1616, em BGN, I: 118-31.

723 Borschberg, "Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-Operation," 53-61.

passou a fazer exclusivamente em embarcações ligeiras, melhor habilitadas para fugir às esquadras da companhia.⁷²⁴

Um eficiente ataque preventivo neerlandês fez assim com que se baldasse a possibilidade de uma junção de forças luso-castelhanas na Ásia comparável em escala àquela posta em prática mais tarde no Atlântico com as três grandes armadas luso-castelhanas de auxílio ao Brasil que reconquistaram Salvador da Baía em 1625 e socorreram Pernambuco em 1631 e 1639.⁷²⁵ Mas a incapacidade do lado português de mobilizar para a Ásia do Sueste recursos navais comparáveis aos que mobilizara durante a primeira década do século contribuiu também para o falhanço da junção de forças, pois uma armada maior teria sido de certeza mais difícil de destruir. Esta incapacidade de expedir forças navais de vulto para leste de Ceilão explica-se, por um lado, pela nova situação no Índico Ocidental e, por outro, pela dificuldade das finanças públicas em Portugal e no Estado da Índia garantirem a continuidade do grande esforço de construção e aprestamento naval da primeira década do século.

Já se tratou atrás da nova conjuntura vivida no Índico Ocidental resultante do estabelecimento da *East India Company* inglesa na região e da crise que provocou entre o Estado da Índia e o império mogol, primeiro, e o império safávida, na Pérsia, depois.⁷²⁶ Durante a primeira década do século XVII, o principal desafio europeu aos portugueses na Ásia fora a instalação dos neerlandeses no arquipélago malaio-indonésio, de onde eles os tentaram sem sucesso remover através das três expedições à Ásia do Sueste de 1597-1606. Na segunda década do século, porém, o Estado da Índia sentiu-se ameaçado mais próximo de casa, quando os ingleses lograram estabelecer uma feitoria e uma ligação regular ao porto mogol de Surate, no Guzerate, humilhanamente próximo de Goa e de outras posições lusas na região.⁷²⁷ E, onde as principais expedições navais portuguesas da primeira década haviam sido à Ásia do Sueste, as da segunda foram

724 Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs*, 154–59.

725 José María Blanco Núñez, *Reconquista da Bahia 1625. Portugueses e espanhóis na defesa do Brasil* (Lisboa: Tribuna da História, 2006). C.R. Boxer, «The Action Between Pater and Oquendo, 12 September 1631», *The Mariner's Mirror* 45, n° 3 (1959): 179–99. Susana Münch Miranda e João Paulo Salvado, «Struggling for Brazil. Dutch, Portuguese and Spaniards in the 1640 Naval Battle of Paraíba», *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis* 34, n° 1 (2015): 51–64.

726 André Murteira, “O Estado da Índia e as companhias das Índias Orientais neerlandesa e inglesa no Índico Ocidental, 1600-1635,” em *Governo, política e representações do poder no Portugal Habsburgo e nos seus territórios ultramarinos*, ed. Santiago Martínez Hernández (Lisboa: CHAM, 2011), 177–95.

727 Foster, *England's Quest*, 184–96 e 234–42. Holden Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 1976), 39–40. Andrews, *Trade, Plunder and Settlement*, 270–72. Marshall, “The English in Asia,” 271–73. Os ingleses sucederam onde vimos no capítulo anterior que a VOC falhara, ao deixar morrer a sua malograda primeira feitoria no Guzerate na primeira década do século XVII.

precisamente ao Guzerate, onde, em 1613 e 1615, duas armadas tentaram sem sucesso expulsar os navios da *East India Company* em dois recontros navais inconclusivos, com a humilhação suplementar de a armada de 1615 ter sido comandada pelo próprio vice-rei.⁷²⁸ Para piorar a situação, as tentativas de Goa de pressionar o império mogol a negar o acesso dos ingleses a Surate contribuíram para o perigoso conflito luso-mogol em 1613-1615, que só não teve consequências mais graves devido à recusa inglesa de colaborar com os mogóis no ataque a praças do Estado da Índia.⁷²⁹

Em relação ao problema da exaustão do tesouro público, já se referiu no capítulo passado o grande esforço que constituiu o envio da série de armadas extraordinárias de galeões de Portugal para a Ásia entre 1605 e 1608. Este esforço financeiro justificava-se pela insuficiência de meios navais do Estado da Índia para fazer frente aos seus novos inimigos europeus, que se tentou suprir com recurso ao envio de reforços do reino. O investimento revelou-se, porém, não só muito grande, como em parte inútil, pois uma boa parte dos navios naufragou ou teve de voltar à Europa sem concluir a jornada. O alto número de viagens falhadas nestes anos de 1605-1608, em que, a par da armada ordinária anual de naus, houve que enviar para a Ásia todos os anos uma extraordinária de galeões, aponta para que Portugal já só tivesse então os meios humanos e navais para garantir um tráfico limitado e rotineiro na Rota do Cabo.

Assim, a grande armada de 1608 foi, provisoriamente, a última do seu género e nem depois de constatado o falhanço da Trégua dos Doze Anos na Ásia a Coroa voltou a enviar armadas extraordinárias de navios de alto bordo ao Oriente. A sua política no período consistiu antes em tentar promover a auto-suficiência naval e financeira do Estado da Índia, fomentando, por um lado, a construção de navios na Índia e procurando, por outro, aumentar os rendimentos do Estado, quer através da introdução em alfândegas portuguesas da Ásia do chamado imposto do consulado, quer através de uma venda geral de ofícios em 1615, uma medida estranha à tradição administrativa local.⁷³⁰ Nenhuma destas duas políticas surtiu, porém, grandes efeitos. Para os fins desta tese, interessa sobretudo examinar o esforço de construção naval, em que a Coroa depositou

728 Como a última e maior armada à Ásia do Sueste, em 1606, fora também capitaneada pelo próprio vice-rei da altura, D. Martim Afonso de Castro.

729 Foster, *England's Quest*, 240–42. Flores, “Firangistân e Hindustân,” 239–65.

730 Ambas as medidas visavam angariar meios para investir maciçamente nos efectivos navais ao dispor de Goa. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs*, 154–57. Cunha, “Economia de um império,” 331–38. Susana Münch Miranda, “Guerra e pressão fiscal no Estado da Índia: limites constitucionais e negociação política no início do século XVII,” em Costa e Rodrigues, *O Estado da Índia e os desafios europeus*, 215–33.

grandes esperanças. O seu falhanço contribuiu de modo decisivo para o desguarnecimento naval do Estado da Índia depois de 1615, frustrando não apenas quaisquer veleidades que pudesse haver de repetir as expedições ofensivas anteriores à Ásia do Sueste, como também a consolidação de um sistema nascente de navegação escoltada entre a Índia e Macau, que pareceu por um tempo possível de montar. A transformação da navegação intra-asiática portuguesa foi uma consequência do fim prematuro deste sistema de escoltas: sem galeões para guardá-las, as grandes naus que faziam a rota Índia-Malaca-Macau foram substituídas de vez por contingentes de embarcações ligeiras – as mais das vezes denominadas galeotas –, melhor equipadas para fugir ao corso neerlandês.

4.8.1. A construção naval

Com o fomento da construção naval na Ásia, pretendia-se reforçar não somente os contingentes de navios de alto bordo do Estado da Índia, mas também a frota da Carreira da Índia. Onde se esperava, porém, que as receitas próprias do Estado – acrescentadas, contava-se, com o consulado e a venda de ofícios – pagassem a armada para o Índico, mandou-se dinheiro do reino para financiar a construção das naus da Carreira. Isto correspondia ao retomar de um projecto surgido pela primeira vez nos anos noventa do século XVI e que já se tentara episodicamente reavivar em 1608, quando se enviou 30 000 cruzados para fabricar duas naus da Índia.⁷³¹

Em 1615 e 1617, pelo menos, foram remetidos do reino 80 000 cruzados, 40 000 em 1615, 40 000 em 1617.⁷³² Nos dois anos, visava-se pagar a construção de duas naus para a Carreira com 40 000 cruzados, a um custo estimado de 20 000 por nau. Em 1614, quando se estudava a medida em Portugal, previra-se, com mais optimismo, que se poderia fabricar duas naus com 30 000 cruzados – a um custo de 15 000 por nau – ou três com 50 000 – a cerca de 16 500 por nau.⁷³³ Argumentara-se que tal representaria uma poupança de vulto, pois uma nau feita no reino, “aparelhada de tudo”, custaria 50 000 cruzados. Acrescia que escasseava em Portugal madeira para elas e que uma

731 Carvalho, “Os estaleiros na Índia Portuguesa,” 48. Carta régia a D. João Forjaz Pereira, vice-rei nomeado para a Índia, Lisboa, 26-3-1608, em DRI, I: 239-43.

732 Ibid., IV: 10-13. Carta régia a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, e resposta, 21-3-1617, 3-2-1618, em ibid., IV: 109-71 [121-23].

733 Carta de vice-rei de Portugal, 15-2-1614, em Luz, *O Conselho da Índia*, 572-73.

construída com madeira indiana duraria mais.⁷³⁴ Os resultados não foram, porém, os melhores. No princípio de 1619, apenas uma das naus mandadas fazer em 1615 estava terminada, mas não a tempo de seguir nesse ano.⁷³⁵ Só em 1621 seguiu para o reino uma embarcação fabricada na Índia, a *Conceição*. Teve um fim infeliz, queimada por corsários argelinos na Ericeira, à chegada a Portugal. No ano seguinte, 1622, uma segunda nau indiana acabada de fazer, a *São João Baptista*, foi enviada para o reino e teve um destino similar: atacada no Cabo da Boa Esperança por dois navios da VOC a caminho da Ásia, logrou fugir-lhes, mas, danificada no combate, foi dar à costa sul-africana (como veremos no capítulo seguinte).

Das quatro naus indianas para a Carreira mandadas fazer em 1615 e 1617, estas duas foram as únicas que sabe terem sido de facto empregues na Rota do Cabo, com os maus resultados descritos. Teve assim um fim inglório a tentativa de trazer de volta à Carreira os navios “campeões” indianos que se haviam distinguido no século XVI como os melhores vasos ao serviço na Rota do Cabo.⁷³⁶ No tocante ao custo dos navios, pelo menos no caso da primeira nau, a poupança esperada não se verificou. A construção foi subcontratada a um particular, Sebastião Fernandes, parece que sem um orçamento predefinido, o que gerou uma disputa judicial entre o Estado da Índia e o subcontratador.⁷³⁷ O segundo reclamou 80 000 xerafins – 60 000 cruzados – pela nau, enquanto o Estado defendeu que a despesa deveria ficar em 70 000 xerafins, ou 52 500 cruzados. Mesmo na estimativa mais baixa, ficou-se assim acima dos 50 000 cruzados que, como vimos, se previu em 1608 que custaria fazer uma nau da Carreira em Portugal, para já não falar dos 20 000 cruzados por nau estimados nas ordens de construção expedidas do reino em 1615 e 1617. Não se sabe o custo da segunda nau, apenas que foi feita em Pangim, Goa, que, ao contrário da primeira, foi construída directamente pela Coroa, e que houve que recorrer aos proventos da venda de ofícios

734 Esta asserção confirma as conclusões de Leonor Freire Costa sobre a escassez de madeira em Portugal para as naus da Índia e de Bentley Duncan sobre a maior longevidade das naus indianas na Rota do Cabo. Duncan, “Navigation Between Portugal and Asia,” 8-9. Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa*, 186-94.

735 D. João Coutinho, vice-rei da Índia, a rei, Goa, 11-2-1619, em DRI: V: 21-22.

736 Duncan, “Navigation Between Portugal and Asia,” 8-9.

737 Carta régia a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, 26-3-1620, em DRI, VII: 19-20. Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, 24-2-1621, 11-2-1622, em *ibid.*, VII: 302-04, 343. *Ibid.*, VII: 455-56. Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, 6-3-1622, em *ibid.*, VIII: 137-39.

para financiá-la, pois parte do dinheiro mandado para tal do reino foi usado antes para pagar despesas militares no Canará.⁷³⁸

Se a política de aumentar a frota da Carreira da Índia com naus de fabrico indiano deu poucos resultados, a tentativa de reforçar a armada de alto bordo do Estado da Índia através da construção naval indiana não teve muito mais sucesso. Dados os baixos níveis de produção evidenciados pelos estaleiros locais, as duas iniciativas parecem, aliás, ter-se atrapalhado mutuamente, concorrendo entre si.⁷³⁹ Em 1617, um vice-rei acabado de chegar do reino, D. João Coutinho, afirmava que, dos dez galeões que o seu predecessor, D. Jerónimo de Azevedo, dissera estarem em construção, só encontrara um pronto e dois começados (D. Jerónimo seguira entretanto preso para Portugal, por suspeitas de corrupção).⁷⁴⁰ Em 1620, três anos depois, só dois destes galeões novos, feitos em Baçaim, estavam em Goa, a par de dois mais antigos.⁷⁴¹ Um terceiro já fora também acabado em Damão, de onde no entanto só veio para Goa em 1622.⁷⁴² Tirando estes três, não se sabe de mais vasos saídos do ambicioso programa de construção naval da segunda década do século XVII. Quando, como veremos no capítulo seguinte, um novo vice-rei, D. Francisco da Gama, chegou a Goa no fim de 1622, encontrou os três galeões em estado inoperacional, criticando-os ainda pelo porte excessivo.⁷⁴³ O mesmo havia sido defendido dois anos antes pelo seu antecessor, Fernão de Albuquerque, que os dissera mais adequados à Carreira da Índia que à navegação intra-asiática. Referiu também o custo de um deles, dos feitos em Baçaim: 56 500 xerafins, ou 42 375 cruzados, um valor bastante alto.⁷⁴⁴ Mais uma vez, como o fabrico foi subcontratado a particulares, a despesa ultrapassou o orçamentado, obrigando a Coroa a modificar o regime de subcontratação, como se verá no capítulo à frente. Tudo

738 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, 24-2-1621, 20-3-1622, em *ibid.*, VII: 302-04, 442-43. D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, 2-2-1625, em ANTT, Livros das Monções (LM), liv. 22, fl. 60.

739 O governador Fernão de Albuquerque queixava-se em 1620 que a construção de uma nau para a Carreira em Goa impedia “o concerto dos galiões e naos de Vossa Magestade e navios de sua Ribeira, e dos mercadores”, encarecendo e fazendo escassear a madeira, que teria de se ir buscar a Baçaim ou a Damão (que era, dizia, onde se deveria mandar fazer estas naus, ou então em Cochim). Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 6-2-1620, em DRI, VI: 7-8.

740 Carta régia a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, Lisboa, 26-2-1619, em *ibid.*, V: 278-79.

741 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, 8-2-1620, 14-12-1620, em *ibid.*, VI: 90-92, VII: 204. Carta régia a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, 27-3-1620, em *ibid.*, VII: 6.

742 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, 10-2-1622, em *ibid.*, VII: 332-33.

743 D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, 5-1-1623, em *ibid.*, IX: 123-24.

744 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 8-2-1620, em *ibid.*, V: 279-80.

isto aproxima o esforço de construção de galeões do infrutífero esforço paralelo de construção de naus para a Carreira.

4.8.2. Escoltas de galeões

No capítulo anterior, vimos que, no fim da primeira década do século XVII, apesar da destruição de parte da grande armada de D. Martim Afonso de Castro em Malaca, os galeões sobreviventes do desastre, por um lado, e os navios chegados do reino nas armadas de socorro de 1607-1608, por outro, haviam deixado o Estado da Índia dotado de uma força naval ainda importante. Foi com essa força que se montaram as expedições infrutíferas contra os ingleses no Guzerate em 1613 e 1615 e se enviou em 1615 a armada de apoio ao governador das Filipinas destruída por Steven van der Hagen em Malaca. A par dessas iniciativas ofensivas, os galeões permitiram também a princípio continuar a defender o comércio marítimo de longo curso com a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente através de comboios escoltados de naus. Já sabemos que em 1607, em Macau, uma escolta de seis galeões pusera em fuga três navios neerlandeses, que teriam decerto atacado a nau do trato com o Japão, então estante no porto, se a encontrassem sem protecção. A conveniência destes comboios armados era evidente e, por volta da mesma altura, em 1608, o Conselho da Índia propôs na metrópole estabelecer uma armada para escoltar anualmente “a Nao da China, E galeão de Maluco, E as Naos de particulares, que uão para Malaca e Bengala”.⁷⁴⁵ A recomendação foi cumprida enquanto se pôde, mas o declínio dos efectivos navais do Estado da Índia ao longo da década fez com que fosse abandonada de vez depois de 1615.

Julgou-se útil resumir em detalhe no anexo I as viagens Índia-Malaca-Macau-Japão partidas da Índia em 1610-1615 por se tratar de um período em que, excepcionalmente, as fontes existentes permitem reconstituir com alguma exactidão o trajecto Índia-Malaca-Macau, complementando assim a informação já disponível sobre o trajecto Macau-Japão – melhor documentado e bem conhecido graças aos trabalhos de

⁷⁴⁵ Defendeu-se que tal seria preferível quer a desguarnecer as armadas do Índico Ocidental para fornecer a escolta, quer a manter uma armada própria baseada em Malaca, à qual, pelas carências do lugar, iriam faltar homens, mantimentos, munições, madeira e outros materiais navais. "Consulta do Conselho de Estado [sic] sobre a situação na Índia", 26-8-1608, transcrita em Blanco, "Os holandeses e o império português do Oriente," II: 138-44.

C.R. Boxer e João Paulo Oliveira e Costa.⁷⁴⁶ As conclusões principais a tirar do resumo são duas. Em primeiro lugar, viu-se que, depois de despachadas da Índia uma armada de escolta de seis galeões em 1610 e outra de cinco em 1611, não se conseguiu manter o mesmo nível de protecção da rota, que depois de 1615 deixou de vez de ser navegada por navios de alto bordo. Isto deveu-se ao efeito conjugado de cinco naufrágios – quatro navios dados à costa em Ceilão em 1611 e um galeão perdido na costa da China em 1613 –, da destruição dos quatro galeões da expedição de 1615 de Francisco de Miranda Henriques – um pela esquadra do Aceh, os outros três pelo neerlandês Steven van der Hagen –, e do fim do envio de reforços navais do reino depois de 1608 – não compensado adequadamente por um programa de construção naval a desenvolver na Índia, ao contrário do planeado. Tudo isto impossibilitou a manutenção do sistema de escoltas, forçando a viragem para as galeotas.

Em segundo lugar, viu-se que em 1610, 1611, 1613 e 1616 nenhum navio de alto bordo fez o trajecto Macau-Nagasaki, apesar de em todos esses anos estar pelo menos uma nau do trato em Macau (às vezes mais). No entanto, os neerlandeses não foram a causa, pelo menos em três dos casos. Em 1610 e 1611, as viagens foram suspensas até se compor as relações com o xogunato depois do grave incidente de 1609 em Nagasaki com o navio de André Pessoa; e em 1613, a nau de partida para o Japão encalhou à largada, obrigando a adiar a viagem. As razões para não ter havido viagem em 1616 são desconhecidas, não sendo impossível que tenha então sido devido ao receio dos navios da VOC (que não impediu, porém, as viagens de 1614 e sobretudo 1615 e 1617, quando os neerlandeses montaram duas perseguições infrutíferas às naus).

4.9. Navios capturados ou destruídos

A segunda década do século XVII caracterizou-se por uma descida acentuada do número de navios portugueses perdidos por ataque neerlandês no Oriente.⁷⁴⁷ Dos oitenta da primeira década caiu-se para apenas trinta e um e para uma média de somente cerca de três embarcações tomadas ou destruídas por ano (sendo que nos primeiros quarenta anos da década não há registo sequer de perdas, que só recomeçaram em 1614). Ainda mais importante, a proporção nas perdas de navios de alta tonelagem – naus e galeões –

⁷⁴⁶ Boxer, *The Great Ship from Amcon*. Costa, “A Route Under Pressure.”

⁷⁴⁷ Para consulta dos dados discriminados e das fontes que os suportam, remete-se para o anexo IV.

decreceu de quase metade (45%) para apenas um décimo (9,68%). De facto, as únicas embarcações deste tipo perdidas no período para os batavos foram os três galeões de Francisco Miranda Henriques destruídos por Steven van der Hagen em Malaca em 1615. A desapareição das grandes naus das rotas mercantis intra-asiáticas, decretada de vez em 1617, contribuiu de maneira decisiva para o decréscimo.

Quadro 2.1. Navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1610-1619

Naus e galeões tomados ou destruídos	Outros navios tomados ou destruídos	Total de navios tomados ou destruídos
3 (9,68%)	28 (90,32%)	31 (100%)

Quanto à localização das perdas, há a registar que o arquipélago malaio-indonésio aparece agora à frente dos Estreitos de Malaca como a região com mais ocorrências. A presença neerlandesa em Solor foi a principal responsável pelo facto, pela ocasião que deu a vários ataques à navegação ligeira portuguesa que frequentava a região. Mas veremos no capítulo a seguir que os Estreitos recuperarão rapidamente a posição principal, findo o contexto de relativa acalmia desta segunda década do século.

Quadro 2.2. Regiões de capturas ou destruições de navios portugueses por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1610-1619

Índico Ocidental	Ceilão	Golfo Bengala	Estreitos Malaca e adjacências	Arquipélago malaio-indonésio	Mar China	Total de navios tomados ou destruídos
1 (3,23%)	6 (19,3%)	1 (3,23%)	8 (25,81%)	14 (45,16%)	1 (3,23%)	31 (100%)

4.10. Conclusão

A trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621 mostrou-se difícil de aplicar na Ásia. As fricções entre as autoridades castelhanas e da VOC em Maluku garantiram a quebra formal do acordo logo em 1611-1612. No entanto, a retoma das hostilidades não impediu que o conflito luso-neerlandês na Ásia se caracterizasse por uma marcada acalmia em relação ao período anterior. Nenhum dos dois lados repetiu as acções ofensivas de grande escala de antes de 1609. Onde, de 1597 a 1606, o Estado da Índia aprestara três expedições de monta à Ásia do Sueste para tentar expulsar os recém-chegados batavos da região, ficou-se pelo envio, em 1615, de quatro galeões para reforço de uma grande armada antineerlandesa, aprestada, já não por Goa, mas por Manila. Quanto à VOC, não deu também seguimento às incursões espectaculares de 1604-1609 no Índico Ocidental e nos Estreitos de Malaca, a não ser, brevemente, aquando da expedição de Steven van der Hagen a Malaca em 1615-1616. Esta foi, contudo, de grande importância, pois destruiu os galeões mandados de reforço à armada castelhana, contribuindo assim para o seu falhanço posterior. Comandada pelo governador das Filipinas em pessoa e pensada, como as armadas portuguesas de 1597-1606, para expulsar os neerlandeses do Oriente, limitou-se a viajar até Malaca, de onde, morto de doença o comandante e constatada a destruição prévia do contingente lusitano por van der Hagen, regressou a Manila sem intentar afinal nada digno de menção.

Tirando o recontro com van der Hagen em Malaca, os incidentes luso-neerlandeses mais importantes foram o ataque dos portugueses de São Tomé de Meliapor à feitoria da VOC na vizinha Pulicate, no Coromandel, em 1612, e a tomada pela companhia do periférico forte luso de Solor, perto de Timor, em 1613. Nenhum dos eventos se compara em magnitude à série de cercos e batalhas navais da década anterior. Em Pulicate, conseguiu-se apenas que, na sequência do assalto, a VOC erguesse a sua primeira fortaleza fora do arquipélago malaio-indonésio. Em 1616, despachou-se de Goa uma expedição com veleidades de trabalhar para a expulsão da companhia da região, mas, no local, não conseguiu fazer nada para tal, nem suster o declínio de Meliapor decorrente da presença neerlandesa no porto vizinho. Já em Solor, foram os batavos que, depois de tomar a fortaleza aos portugueses, falharam em expeli-los da área, ao contrário do que acontecera nas Molucas. A conquista deste periférico posto indonésio encerrou o primeiro ciclo de cercos da VOC a posições do Estado da

Índia, iniciada com os sítios bem sucedidos de Amboíno e Tidore em 1605 e continuada com os assédios malogrados de Malaca e Moçambique em 1606-1608. Depois de Solor, passaria um quarto de século até a companhia retomar os cercos a fortalezas lusas, em Ceilão e Malaca.

A evolução das alianças activas da VOC reflecte esta acalmia relativa das relações. No Índico Ocidental, depois das incursões de 1604-1608, espectaculares mas inconsequentes, uma série de expedições mais modestas comandadas por Pieter van den Broecke sucedeu no que elas não tinham conseguido fazer: instalar uma posição permanente da companhia na região, no Guzerate, além de outra, efémera, no Mar Vermelho. Crucialmente, em nenhuma das regiões, os anfitriões da VOC – os otomanos no Mar Vermelho, os mogóis no Guzerate – mostraram querer alianças antiportuguesas (os mogóis ainda escreveram aos neerlandeses nesse sentido, mas o interesse morreu uma vez ultrapassada a crise luso-mogol de 1613-1615). Van den Broecke contactou também o reino malabar de Calecute, inimigo antigo do Estado da Índia que desde o aparecimento dos neerlandeses na Ásia os havia querido para aliados contra Goa. Significativamente, os contactos não tiveram continuidade. E o Golfo Pérsico, a região do Índico Ocidental onde inimigos europeus do Estado da Índia eram então mais desejados, ficou por visitar (os ingleses, pelo contrário, começaram a frequentar a zona desde 1614 e acabaram alistados pelo xá da Pérsia para o seu bem sucedido ataque de 1622 a Ormuz).

Nos Estreitos de Malaca, repetiu-se o padrão. O sultanato de Johor e a VOC, que em 1606 haviam estado perto de tomar Malaca em conjunto, afastaram-se depois de 1609. Dois projectos de erguer uma fortificação neerlandesa no sultanato nunca passaram do papel, da primeira vez por recusa do sultão, da segunda por desinteresse da companhia. Mais que os portugueses ou a VOC, o actor externo mais importante para história de Johor no período foi o sultanato rival de Aceh, que em 1613 lhe devastou a capital e forçou uma mudança no trono. Nos anos seguintes, a pressão continuada do Aceh levou a mudar a corte para o arquipélago de Riau e a feitoria batava em Johor não sobreviveu à mudança, consumando o afastamento. O enfraquecimento do sultanato no período poderia explicar a perda de interesse da companhia na aliança, mas o fortalecimento paralelo do Aceh, o outro poder dominante na região, não lhe ganhou o favor dos neerlandeses, pois, instados a colaborar contra Malaca, recusaram o convite.

O decréscimo das hostilidades entre a VOC e o Estado da Índia notou-se, acima de tudo, no arquipélago malaio-indonésio, o outro palco importante dos conflitos luso-neerlandeses na década anterior. Foi na região que a companhia focou por um tempo o grosso dos seus meios e atenção, mais particularmente nas Molucas e no noroeste de Java. Aí, os portugueses não foram um problema, ao contrário dos castelhanos, em Maluku, e dos ingleses, que entraram então em conflito com a VOC. Estes conflitos no arquipélago contribuíram para manter a companhia afastada das outras regiões onde atacara com impacto o Estado da Índia na década anterior.

Se o Estado da Índia se manteve também ele largamente afastado das zonas onde os neerlandeses estiveram mais presentes foi, por um lado, devido ao aparecimento dos ingleses no Índico Ocidental e, por outro, ao decréscimo do poder naval português. Onde a VOC havia sido o mais significativo inimigo europeu dos lusos na década anterior, cedeu por uns tempos o lugar à *East India Company*. Os ingleses incomodaram Goa pela sua instalação no Guzerate, primeiro, e no Golfo Pérsico, depois, que armadas de galeões portugueses tentaram sem sucesso contrariar. Isto, por si só, limitava a capacidade de destacar esquadras para a Ásia do Sueste, como em 1597-1606. Tão ou mais importante, porém, terá sido a diminuição dos efectivos navais do Estado ao longo da década. Em 1610, apesar dos nove navios de alto bordo destruídos por Cornelis Matelieff em Malaca em 1606 e das muitas perdas e arribadas sofridas pelas armadas extraordinárias de reforço expedidas do reino em 1604-1608, ainda se tinha ao serviço uma força considerável de galeões. Foi com ela que, durante a primeira metade da década, se fez frente aos ingleses no Guzerate em 1613 e 1615, se mandou a esquadra de reforço à armada castelhana das Filipinas em 1615 e se foi, melhor ou pior, conseguindo escoltar as grandes naus da rota Índia-Malaca-Macau-Japão. O naufrágio de quatro naves em Ceilão em 1611-1612 e a destruição da armada de reforço aos castelhanos por van der Hagen contribuíram para a dissipação desta força, a par do fim dos envios de navios da Europa.

Acabara-se com os reforços navais do reino, porque se quis acabar com a dependência do Estado da Índia da Europa, promovendo a sua auto-suficiência financeira e naval através de reformas fiscais e de um programa ambicioso de construção de navios na Ásia. Contudo, nenhuma das duas iniciativas surtiu efeitos por aí além e, sem meio de renovar a frota de galeões, teve de se deixar cair o sistema de escoltas montado para defender a rota Índia-Japão e percursos associados. Como

resultado, a navegação mercantil intra-asiática portuguesa deixou de vez de se fazer em grandes veleiros redondos, substituídos por galeotas e navetas, embarcações ligeiras melhor habilitadas para fugirem ao curso norte-europeu.

Ao lado da reconversão da frota mercante lusa no Oriente, o facto mais relevante para a história do curso antiportuguês da VOC neste período é um evento pouco conhecido que tem escapado à atenção da maioria dos historiadores: a instalação da companhia em Jambi, no sul de Samatra, que começou cedo a funcionar complementarmente como base de curso nos Estreitos de Malaca.⁷⁴⁸ Uma expedição militar lusa tentou sem êxito contrariar o estabelecimento, mas os neerlandeses foram alheios a este insucesso (como o haviam sido a derrotas portuguesas similares em Banten em 1597, em Ternate em 1603 e no Aceh em 1606). Veremos no próximo capítulo que foi um revés importante, pois Jambi acabará por conseguir afirmar-se como o que Johor apenas ameaçara inconsequentemente ser: uma base neerlandesa permanente perto dos Estreitos, que permitiu pela primeira vez a regularização do curso da VOC na região.

⁷⁴⁸ A ascensão de Jambi no período foi devidamente notada por Paulo Pinto. Pinto, *Portugueses e malaio*, 129.

5. 1620-1625: uma aliança de companhias e novas ameaças nos Estreitos de Malaca

5.1. Introdução

Em 1621, a trégua hispano-neerlandesa de doze anos proclamada em 1609 chegou ao fim. Como o endurecimento das posições das duas partes nos anos imediatamente antecedentes já fazia prever, não se conseguiu sequer renovar estas breves e precárias pazes e a Monarquia Católica e as Províncias Unidas voltaram à guerra.⁷⁴⁹ No entanto, vimos no capítulo anterior que o acordo de 1609 nunca chegara a vingar na Ásia, onde as hostilidades entre os ibéricos e a VOC tinham continuado. 1621 não trouxe assim grandes mudanças na história das relações luso-neerlandesas no Oriente. Mais importante foi outro acordo de paz firmado na Europa quase ao mesmo tempo, embora menos conhecido – o chamado tratado de defesa celebrado em 1619 entre as companhias das Índias Orientais inglesa e batava.

Fundadas ambas no princípio do século, a VOC e a *East India Company* eram concorrentes naturais. No entanto, a relutância da Monarquia Católica em aceitar o seu direito de comerciarem na Ásia também fazia delas aliadas potenciais, pelo interesse em unirem forças contra a oposição ibérica. A hipótese foi discutida em duas conferências anglo-neerlandesas infrutíferas, realizadas em 1613 e 1615.⁷⁵⁰ A par da ameaça comum ibérica, as conferências foram convocadas para tentar salvar as duas companhias da ameaça mais premente do conflito que as começava a opor nas Molucas. Aí, a VOC, após expulsar os portugueses, decidira, ironicamente, ressuscitar as antigas reivindicações monopsónicas do Estado da Índia. Reclamava assim o direito de vedar o acesso de outros às especiarias da Indonésia Oriental, para inevitável desagrado dos ingleses. O falhanço em resolver a disputa nas conversações de 1613 e 1615 acabou por lançar as duas organizações numa guerra aberta na Ásia do Sueste a partir de cerca de 1617.

As relações só se compuseram na Europa em 1619, com a assinatura do tratado de defesa. Quando a notícia chegou à Ásia, no ano seguinte, as duas companhias

749 Israel, *La república holandesa y el mundo hispánico*, 75–89.

750 Loth, “Armed Incidents and Unpaid Bills,” 709–22. Ittersum, *Profit and Principle*, 372–95.

guerreavam-se ainda com fervor e a nova da paz irritou sobremaneira o alto comando neerlandês. O novo governador-geral, Jan Pietersz. Coen, era um partidário decidido da política de exclusividade nas Molucas e do conflito decorrente com os ingleses.⁷⁵¹ Distinguia-se dos seus dois últimos predecessores, Gerard Reynst e Laurens Reael, assim como de oficiais importantes como Steven van der Hagen, que haviam defendido um entendimento com a organização rival para fazer frente aos ibéricos. Apesar de contrariado, teve de aplicar as orientações da Europa, embora com relutância e tratando de minar internamente a aliança.

O tratado dispunha que a VOC e a *East India Company* passariam a partilhar o comércio das especiarias das Molucas e da pimenta de Java e de outros lugares (dois terços das especiarias das Molucas caberiam aos neerlandeses e um terço aos ingleses; a pimenta seria repartida a meias).⁷⁵² Mais importante para esta tese, estabelecia a obrigação de cada companhia contribuir dez grandes navios redondos para uma esquadra comum destinada a fazer frente a portugueses e castelhanos na Ásia. A esquadra acabou por vir a compor-se de dois contingentes separados: o primeiro, formado logo em 1620, foi criado para actuar na Ásia Oriental contra a navegação entre a China e as Filipinas e entre Macau e o Japão, o que fez até 1622; o segundo, constituído em 1621, armou-se para operar no extremo oposto dos mares asiáticos, no Índico Ocidental, atacando a navegação entre Portugal e a Índia, no que esteve ocupado até 1623. Começar-se-á por tratar do primeiro.

5.2. A esquadra de defesa oriental e a navegação portuguesa no Extremo Oriente

Em Maio de 1620, os dez navios destacados para a esquadra de defesa da Ásia Oriental – cinco de cada companhia – começaram a largar de Batávia rumo ao Japão.⁷⁵³ Foi no arquipélago nipónico que este contingente naval anglo-neerlandês ficou baseado

⁷⁵¹ Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence*, 196–206.

⁷⁵² J.K.J. de Jonge, ed., *De opkomst van het Nederlandsch gezag over Java: verzameling van onuitgegeven stukken uit het Oud-koloniaal archief*, vol. I ('s Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1869), cxxiv–cxxvi. Loth, “Armed Incidents and Unpaid Bills,” 722.

⁷⁵³ Sobre esta expedição em geral, ver Paul Van Dyke, “The Anglo-Dutch Fleet of Defense (1620-1622): Prelude to the Dutch Occupation of Taiwan,” em *Around and about Formosa: Essays in Honor of Professor Ts’ Ao Yung-Ho*, ed. Leonard Blussé (Taipei: Ts’ ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003), 61–81.

durante os seus dois anos de actividade, largando de lá para dois raids às Filipinas, em 1621 e 1622. Alguns dos navios tinham ordens para, logo nesta viagem de Batávia ao Japão, tentarem algo contra a navegação Macau-Nagasaki, mas sabe-se apenas de uma fragata ou junco tomada na costa da China.⁷⁵⁴ Como a maior parte da gente a bordo era japonesa, houve que convencer as autoridades nipónicas da legitimidade da captura, o que ofereceu alguma dificuldade.⁷⁵⁵ Já as seis “navetas” partidas nesse ano de Macau para Nagasaki escaparam à esquadra, tanto à ida como à vinda.⁷⁵⁶ A propósito do episódio, o governador-geral Jan Pietersz. Coen queixou-se à Europa de que não dispunha na Ásia das embarcações mais apropriadas para perseguir as “navetas e fragatas” agora usadas por portugueses e castelhanos. Os grandes navios redondos da esquadra anglo-neerlandesa parecem de facto ter chegado ao Japão atrasados uns anos. Teriam sido ideais para dar caça às naus do trato que até 1617 faziam a viagem de Macau, mas foram pouco perigosos para as embarcações ligeiras que lhes sucederam.

Reunida no Japão no Verão, a esquadra demorou-se cerca de meio ano no arquipélago, partindo de lá para as Filipinas em Janeiro de 1621.⁷⁵⁷ Manteve-se defronte de Manila até meados de Junho, capturando cinco juncos chineses e um botim oficial de cento e vinte e seis mil florins, a dividir pelas duas companhias (os neerlandeses queixaram-se de que os ingleses deixaram as tripulações subtrair muitos dos bens tomados). Uma força naval castelhana de três grandes veleiros, dois pequenos e duas galés permaneceu ancorada, fugindo ao confronto (veremos que uma armada portuguesa fará o mesmo em Goa dois anos mais tarde). Apenas dois dias depois de findar o bloqueio, aportaram a Manila um galeão de Acapulco carregado de prata e três fragatas de Macau (de um contingente de cinco). Soube-se que sete juncos chineses, informados da situação nas Filipinas, se haviam mantido no Fujian. No regresso ao Japão, a esquadra parou ao largo do dito Fujian, no arquipélago de Pescadores.⁷⁵⁸ A intenção era interceptar os navios da rota Macau-Japão, mas não se teve sucesso.

754 JPC, II: 717-20. Willem Jansz. a Jan Pietersz. Coen, Hirado, 12-10-1621, em *ibid.*, VII-I: 783-86 [786].

755 Lenaert Camps a Jan Pietersz. Coen, Hirado, 15-10-1621, em *ibid.*, VII-I: 793-806 [804-05]. Jan Pietersz. Coen a Lenaert Camps, Batavia, 2-6-22, em *ibid.*, III: 193-95 [193]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Willem van Antzen e Jacques Specx a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.*, I: 718-54 [738].

756 Jan Pietersz. Coen e Martinus Sonck a directores de VOC, Banda, 6-5-1621, em *ibid.*, I: 625-639 [635].

757 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 20-12-1621, em *ibid.*, I: 680-87 [681-82].

758 Dyke, “The Anglo-Dutch Fleet of Defense,” 75–76.

Como em 1620, a esquadra manteve-se no Japão durante a maior parte da segunda metade de 1621. Só em Dezembro é que o grosso dos navios voltou a partir para Manila, onde ficou até cerca do fim de Maio de 1622.⁷⁵⁹ Desta vez, tomou-se pelo menos onze juncos, além de algumas embarcações menores. O botim obtido subiu bastante em relação ao ano passado: quase quinhentos e vinte e cinco mil florins (a dividir pelas duas companhias). Quatro velas regressaram ao Japão pela via da costa chinesa, onde tomaram uma fragata portuguesa e se reuniram a um grande contingente naval neerlandês expedido de Batávia para tentar estabelecer uma posição da VOC na China. Esta força, depois de falhar a conquista de Macau, acabou por, ao fim de dois anos difíceis, lançar as raízes da posição da companhia em Taiwan, ao largo do Fujian, como veremos já a seguir. Os ingleses foram zelosamente mantidos à distância da empresa e a colaboração anglo-neerlandesa na Ásia Oriental não durou muito mais: no Japão, os oficiais da *East India Company*, em vez de prepararem uma terceira expedição às Filipinas, evacuaram a sua feitoria no arquipélago nipónico e partiram com todos os navios para Batávia, pondo fim às actividades da primeira esquadra conjunta das duas companhias.

Antes de passar às actividades no Índico Ocidental da segunda esquadra de defesa anglo-neerlandesa, há que referir brevemente o ataque neerlandês falhado a Macau de 1622.⁷⁶⁰ Foi levado a cabo por uma expedição despachada de Batávia com o propósito de estabelecer uma posição na China, um objectivo erguido então pela VOC à condição de prioridade. O facto de tal tarefa ser entregue a uma força armada de vulto explicava-se pelo que fora até então a recusa das autoridades chinesas em autorizar a instalação da companhia, levando-a finalmente a recorrer à violência. A única dúvida que restava era a região onde se deveria fazer a instalação: o Guangdong – onde a escolha óbvia seria tomar Macau –, ou a província oriental confinante do Fujian. O governador-geral Coen deu ao comandante da expedição liberdade para escolher, embora cresse a força insuficiente para tomar Macau.⁷⁶¹ A bem conhecida derrota neerlandesa em Maio de 1622 deu-lhe razão e decidiu a VOC em favor do Fujian, para onde a expedição se dirigiu depois. Aí, depois de um braço de ferro de dois anos com a administração imperial, a companhia terminou por se instalar na ilha fronteira de

759 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Santa Helena, 20-6-1623, em JPC, I: 755-806 [769-71].

760 Boxer, *Fidalgos in the Far East*, 72–92. Blussé e Moor, *Nederlanders overzee*, 208–11.

761 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Willem van Antzen e Jacques Specx a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em JPC, I: 718-54 [725].

Taiwan – uma região então ainda fora da jurisdição chinesa –, onde permaneceria cerca de quatro décadas.

Em conclusão, temos, portanto, que, de 1620 em diante, se assistiu a uma concentração considerável de poder naval antiportuguês no triângulo Macau-Filipinas-Japão, quer através da esquadra conjunta anglo-neerlandesa, quer através da expedição exclusivamente batava de 1622-1624 à costa chinesa que terminou com a instalação em Taiwan. No entanto, em termos de perdas de navios lusos para o curso, o impacto de toda esta actividade foi reduzido: uma fragata tomada à ida da esquadra conjunta para o Japão em 1620; outra em 1622, entre Macau a Manila.⁷⁶² Já se referiu a desadequação dos grandes veleiros da esquadra para a perseguição das embarcações ligeiras portuguesas. Outro impedimento foi a mensagem inequívoca chegada em 1621 de que o xogunato não autorizaria mais capturas de navios pelos norte-europeus perto da costa japonesa.⁷⁶³

5.3. A esquadra de defesa ocidental e a navegação portuguesa na Rota do Cabo e no Índico Ocidental

5.3.1. A esquadra de defesa

A par do comércio chinês com as Filipinas, o outro alvo principal da aliança das companhias foi a Carreira da Índia. A tarefa de atacá-la foi entregue à segunda esquadra conjunta anglo-neerlandesa, que operou no Índico Ocidental entre 1621 e 1623.⁷⁶⁴ O motivo invocado para esta expedição foi, desde o princípio, a necessidade sentida de atingir o comércio euro-asiático português de pimenta, concorrente do das companhias.⁷⁶⁵ De início, planeou-se confiar a missão a um contingente naval enviado

762 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Santa Helena, 20-6-1623, em *ibid.*, I: 755-806 [769-71].

763 Lenaert Camps a Jan Pietersz. Coen, Hirado, 15-10-1621, em *ibid.*, VII-I: 793-806 [801-03].

764 Para uma história detalhada da expedição, aqui apenas resumida, ver Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 174–200.

765 Directores da VOC a Jan Pietersz. Coen, Amsterdão, 30-11-1619, 13-5-1620, 9-9-1620, 4-3-1621, 17-9-1622, 10-12-1622, em JPC, IV: 434-440 [438], 458-60, 461-71 [465-67], 481-508 [490], 560-67 [566], 570-74 [573-74]. Câmara de Amsterdão da VOC a Jan Pietersz. Coen, Amsterdão, 24-3-1620, 12-12-1620, em *ibid.*, IV: 443-55 [454-55], 472-80 [474].

da Europa. Seguindo o exemplo já nosso conhecido das frotas dos almirantes da VOC em 1604-1608, projectou-se mandar uma esquadra à costa ocidental indiana através do Canal de Moçambique (quatro navios neerlandeses deveriam encontrar-se com quatro ingleses no Cabo da Boa Esperança e prosseguir viagem até à Índia pelo Canal).⁷⁶⁶ O plano não seguiu, porém, para a frente e em Julho de 1621 o Conselho das Índias ou *Hoge Regering* – o órgão dirigente supremo da VOC na Ásia – aprovou a recomendação recebida da Europa para expedir uma esquadra ao Malabar e a Goa, de preferência em conjunto com os ingleses, mas, se preciso, sem eles.⁷⁶⁷ A *East India Company*, a princípio, não gostou da ideia, mas acabou por anuir, embora não tivesse meios para fornecer o mesmo número de velas. Assim, a força que partiu de Batávia a 18 de Outubro de 1621, sob o comando do neerlandês Jacob Dedel, compunha-se de onze navios, sete da VOC e quatro ingleses.⁷⁶⁸ Ao contrário da expedição de 1620-1622 à Ásia Oriental, que, como acabámos de ver, apenas afectou marginalmente a navegação portuguesa na região, as actividades desta esquadra tiveram um impacto considerável tanto sobre a Carreira da Índia como sobre a navegação lusa restante no Índico Ocidental, pelo que se impõe tratar delas em mais detalhe.

De acordo com as suas instruções escritas, o destino inicial da expedição era a costa ocidental da Índia, para onde seguiria com o propósito prioritário de destruir todas as naus e galeões portugueses que encontrasse, primeiro no Malabar e depois em Goa.⁷⁶⁹ No caso de, chegando a Goa, se verificar que os navios portugueses estavam demasiado bem defendidos pela fortaleza local, dever-se-ia pelo menos manter a barra sob bloqueio até ao fim de Março de 1622, para impedir as naus da Carreira da Índia de seguirem para a Europa na época habitual.

Findo o bloqueio, estava previsto que a esquadra iria invernar perto da Ilha de Moçambique ou no arquipélago das Comores, mais a norte (antes da invernada, avaliar-se-ia a hipótese de ir ainda ao Golfo Pérsico em busca dos galeões que os portugueses lá tinham). Quando a monção o permitisse, voltaria à costa ocidental indiana, desta vez

766 Câmara de Amsterdão da VOC a Jan Pietersz. Coen, Amsterdão, 26-2-1620, 24-3-1620, em *ibid.*, IV: 441-42, 443-55 [448-50]. Directores da VOC a Jan Pietersz. Coen, Amsterdão, 9-9-1620, em *ibid.*, IV: 461-71 [465-67, 469]. Directores da VOC a van Ravesteyn, Amsterdão, 13-5-1620, em DFI-I, 141-42.

767 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, J. Dircksz. Lam e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 16-11-1621, em JPC, I: 641-79 [661-62]. *Ibid.*, III: 740-41.

768 Com tonelagens entre as 70 e as 900 toneladas e uma tonelagem total de 5 990 toneladas. *Ibid.*, IV: 28, 52-60, 63-67.

769 Para as versões neerlandesa e inglesa das instruções, *ibid.*, III: 83-88. William Foster, ed., *The English Factories in India, 1618-1621. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office* (Oxford: Clarendon Press, 1906), 276-77 (citado doravante como EFI-I), 276-77.

para esperar a armada da Carreira da Índia partida da Europa em 1622, que deveria lá chegar a partir de Setembro do mesmo ano. Deixava-se ao critério dos comandantes se antes valeria a pena fazer uma primeira espera a esta armada junto de Moçambique, por onde se achava que ela passaria em Agosto. Batávia encarregar-se-ia entretanto de mandar ordens sobre o que fazer a seguir.

Depois da partida de Batávia, em Outubro de 1621, percebeu-se rapidamente que a monção já não permitia seguir até à Índia como previsto. Na impossibilidade de ir a Goa barrar a partida das naus que deveriam seguir para Portugal no princípio de 1622, optou-se por ir tentar esperá-las ao sul do Índico, a leste de Madagáscar. Coursou-se a área até Fevereiro de 1622, quando o mau tempo e o alto número de doentes a bordo convenceu Dedel a desistir da espera e a ir invernar às Comores, de onde partiu em 15 de Junho para Moçambique.⁷⁷⁰

Ao largar de Batávia, a esquadra, além de maioritariamente neerlandesa – sete navios em onze –, era comparável em dimensão às enviadas pela VOC ao Índico Ocidental na primeira década do século. Quando, em 28 de Junho, chegou a Moçambique, já só contava com cinco navios, três ingleses e dois neerlandeses.⁷⁷¹ Acresce que, além de perder a companhia de seis dos seus navios, havia sofrido baixas humanas consideráveis. Apesar de todos estes infortúnios, podia agora começar finalmente a cumprir as suas instruções, quase um ano volvido sobre a partida de Batávia. Tinha ordens para tentar, em Moçambique ou na costa ocidental indiana, a captura da armada vinda de Portugal em 1622, que se esperava que passasse por Moçambique por volta de Agosto e chegasse a Goa a partir de Setembro. Foi obviamente com esse objectivo em vista que se rumou a Moçambique.

Nenhum navio da Carreira tinha ainda parado em Moçambique quando Dedel lá chegou com a esquadra. Em vista disso, preferiu-se ir esperar as naus de Portugal mais a sul. A decisão revelou-se correcta, pois a 27 de Julho, de noite, uma armada portuguesa

770 Sobre tudo o que sucedeu na acidentada jornada da esquadra até Moçambique, William Foster, ed., *The English Factories in India, 1622-1623. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office* (Oxford: Clarendon Press, 1908), 1-7 (citado doravante como EFI-II). Fursland e conselho a companhia, 11-1-1622, em *ibid.*, 17-18. Bartholomew Godall a presidente em Batávia, 19-10-1622, em *ibid.*, 130-31. Michael Green a presidente em Batávia, 20-10-1622, em *ibid.*, 131-132. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 21-1-1622, em JPC, I: 688-700 [692-93]. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Santa Helena, 20-6-1623, em *ibid.*, I: 755-806 [758-60].

771 Dois navios neerlandeses haviam sido mandados de volta a Batávia por mau estado, um, também neerlandês, tinha encalhado perto de Moçambique, outro, inglês, extraviara-se e dois, neerlandeses, tinham sido enviados ao Mar Vermelho numa missão comercial.

de três naus e um galeão – comandada por um novo vice-rei, D. Francisco da Gama – cruzou o caminho da esquadra anglo-neerlandesa, que prontamente a atacou.⁷⁷² O resultado foi a perda das três naus, embora os norte-europeus tenham conseguido apenas saquear parcialmente uma, antes de ela se afundar (as outras duas encalharam ao aportar a Moçambique de noite, já depois de os atacantes haverem desistido da perseguição).

Se, em jeito de balanço, compararmos a passagem desta esquadra anglo-neerlandesa pela região de Moçambique com o que realizaram as três esquadras da VOC que lá passaram em 1604-1608, podemos dizer que esta foi a circunstância em que a estratégia de ir esperar as naus da Carreira à zona deu melhores resultados. Como vimos atrás, Steven van der Hagen, em 1604, e Paulus van Caerden, em 1607, não tinham conseguido tomar nenhuma; Pieter Verhoeff, em 1608, tomara duas, em ocasiões diferentes; agora, Dedel foi responsável pela perda de três de uma só vez. No entanto, se o dano infligido ao inimigo foi considerável, os lucros da empresa ficaram aquém do possível: fez-se perder três naus, mas conseguiu-se capturar apenas parte da carga de uma.

De Moçambique, a esquadra voltou às Comores, de onde partiu a 25 de Agosto para a costa ocidental da Índia, onde ainda esperava poder interceptar navios vindos de Portugal nesse ano.⁷⁷³ Mas ingleses e neerlandeses separaram-se no caminho e tiveram depois dificuldades em reencontrar-se na costa indiana, o que atrasou em muito a sua chegada a Goa, que só se deu a 12 de Dezembro, depois de uma escala em Surate para reabastecimento.⁷⁷⁴

772 Sobre este combate, ver Jerónimo Lobo, *Itinerário, e outros escritos inéditos*, ed. M. Gonçalves da Costa (Porto: Livraria Civilização, 1971), 184–204. Damião Peres, ed., “Naufrágio das naus S. José, S. Tereza e S. Carlos, 1625,” em *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, vol. I (Porto, 1937), 17–20. Rego, *Documentação ultramarina*, II: 502-04 (uma versão em castelhano do relato do combate de Jerónimo Lobo). EFI-II, 1-7. Bartholomew Godall a presidente em Batávia, 19-10-1622, em *ibid.*, 130-31. Michael Green a presidente em Batávia, 20-10-1622, em *ibid.*, 131-132. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Santa Helena, 20-6-1623, em JPC, I: 755-806 [758-60]. Ver também Boxer, “Dom Francisco da Gama.”

773 Sobre a viagem da esquadra até Goa, ver EFI-II, 1-7, 60, 175-76. Bartholomew Godall a presidente em Batávia, 19-10-1622, em *ibid.*, 130-31. Michael Green a presidente em Batávia, 20-10-1622, em *ibid.*, 131-32. Thomas Mills a presidente em Batávia, 13-11-1622, em *ibid.*, 144-45. Thomas Rastell, William Biddulph, Giles James e Nicholas Bangham a presidente e conselho em Batávia, 10-12-1622, em *ibid.*, 164-67. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Santa Helena, 20-6-1623, em JPC, I: 755-806 [758-60]. Pieter van den Broecke a Jan Pietersz. Coen, Surate, 8-12-1622, em *ibid.*, VII-II: 1040-41. Pieter de Carpentier e conselho a directores de VOC, 24-2-1623, em GM, I: 126-28 [126].

774 Sobre o bloqueio de Goa, ver EFI-II, 1-7. Michael Green e Alexander Ball a presidente em Batávia, 27-12-1622, em *ibid.*, 173-74. Michael Green a presidente em Surate, 28-12-1622, Março de 1623, em

Dezembro era já tarde para interceptar os dois únicos navios chegados de Portugal nesse ano, o galeão *Trindade* e a nau *São Tomé*, aportados em segurança a Goa antes. O galeão, como vinha para ficar na Índia, havia-se recolhido ao rio, enquanto a nau ficara a carregar no surgidouro da barra, sob a protecção do forte da Aguada. Este mostrou bem a sua utilidade, pois os norte-europeus, nos seus cerca de três meses de estadia na barra, nada tentaram contra a nau ancorada. E, tal como antes as esquadras neerlandesas de 1604-1608, acharam tanto a terra como o surgidouro da Aguada demasiado bem defendidos para arriscarem um ataque. Por outro lado, as suas embarcações de alto bordo, tão eficazes contra navios do mesmo tipo, revelaram-se impotentes para travarem os movimentos dos navios pequenos dos portugueses, capazes de entrarem e saírem da barra colados à costa e portanto fora do seu alcance. Estava, porém, fora de causa fazer o mesmo com a nau da Carreira da Índia, a *São Tomé*, que se manteve sempre sob a protecção do forte da Aguada.

É importante notar que as forças navais estacionadas na capital do Estado da Índia não se ficavam pelos navios pequenos. Havia ainda três galés – navios de remo de maior porte – e cinco galeões. Temos, portanto, que, ao contrário do vice-rei Aires de Saldanha em 1604 e do governador D. Aleixo de Meneses em 1607 e 1608, o vice-rei então em exercício, D. Francisco da Gama, dispunha de uma armada de alto bordo para enfrentar o inimigo que se viera postar diante da barra – mas o péssimo estado dessa armada tornou-a na prática inoperante. Ora, a impotência portuguesa diante dos grandes navios redondos norte-europeus teve efeitos mais graves que em 1604-1608, pois desta vez a esquadra inimiga não se limitou a humilhar a reputação do Estado passando uns poucos dias na barra da sua capital, como tinham feito as suas antecessoras. Quando partira de Surate, havia-se já decidido que se ficaria defronte de Goa o tempo necessário para impedir a partida de naus para Portugal em 1623 na época habitual, isto é até Março (não se podendo partir até então, só se poderia largar no fim do ano, devido ao calendário das monções).⁷⁷⁵ Assim se fez e, durante todo o bloqueio, a *São Tomé*, embora sempre bem defendida pelo forte da Aguada, não pôde sequer carregar, pois,

ibid., 174-75, 214-15. Pieter de Carpentier e conselho a directores de VOC, 24-2-1623, em GM, I: 126-28 [126]. Pieter de Carpentier, Frederick de Houtman, Jacob Dedel, Dr. Martinus Sonck e Jacques Specx a directores de VOC, Batavia, 25-12-1623, em ibid., I: 129-30. D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, 15-3-1623, 5-1-1623, 5-1-1623, 28-12-1622, 2-1-1623, 8-1-1623, 8-1-1623, 8-1-1623, 15-3-1623, 20-3-1623, 15-3-1623, 15-3-1623, 15-3-1623, 20-3-1623, 26-1-1623, em DRI, IX: 15, 123-25, 125-27, 141-42, 142-43, 143-45, 145-47, 147, 169-70, 170-71, 176-77, 183, 196-97, 224-25, 232-36. Panduronga S. S. Pissurlencar, ed., *Assentos do Conselho de Estado*, vol. I (Bastorá, Goa: Tipografia Rangel, 1953), 141-47 (citado doravante como ACE).

775 Thomas Rastell, Giles James e Nicholas Bangham para Masulipatão, 9-1-1623, em EFI-II, 182-83.

pelo seu grande porte, só tinha calado para embarcar carga afastada da costa e fora do alcance dos canhões da praça.

A 17 de Março de 1623, a nau foi retirada de debaixo da fortaleza e levada para junto dos galeões no rio. Isto equivalia a reconhecer a impossibilidade definitiva de fazê-la partir na época habitual. Assim, dois dias depois, a esquadra de Dedel, já sem nada que fazer, retirou da barra, depois de mais de três meses de bloqueio. Quando viram os norte-europeus zarparem, os portugueses temeram com razão que eles se dirigissem à costa oriental africana para invernares, emboscassem lá a armada esperada esse ano de Portugal e depois voltassem novamente a Goa para renovar o bloqueio, repetindo as acções do ano anterior. A bordo da esquadra, considerou-se de facto essa possibilidade, que, como já vimos, constava das suas instruções originais. E, no Verão de 1622, os representantes das duas companhias em Batávia tinham concordado que a esquadra deveria permanecer em Goa até Março ou Abril de 1623, após o que pelo menos quatro a seis navios deveriam seguir para a região de Moçambique, regressando à capital do Estado da Índia em Agosto ou Setembro de 1623.⁷⁷⁶ Havia, porém, uma dificuldade óbvia: se se tinha de bloquear a barra de Goa até à altura em que já não fosse mais possível às naus rumarem a sul pela Rota do Cabo, isso tornava muito difícil aos bloqueantes, findo o bloqueio, tomarem o mesmo rumo, como precisavam de fazer para chegarem à costa oriental africana. Considerou-se na esquadra que a única maneira de o conseguir seria seguir pelo leste de Madagáscar, virando depois para norte para subir o Canal de Moçambique, entre Madagáscar e a costa africana.⁷⁷⁷ As dificuldades de tal viagem devem ter parecido óbvias e, face à recusa dos neerlandeses em irem invernar em alternativa ao Golfo Pérsico, como os ingleses sugeriram, optou-se antes pelo regresso a Batávia.

Apesar dos danos quase nulos infligidos à navegação portuguesa – uma galeota encalhada, mas evacuada a tempo – e da evasão do bloqueio pelos muitos navios pequenos que continuaram a franquear livremente a barra de Goa, não se deve desvalorizar o impacto da estadia de Dedel diante da capital do Estado da Índia. Só na

⁷⁷⁶ O número de quatro a seis navios era defendido pelos ingleses, advogando os neerlandeses a necessidade de um número maior, entre os oito e os dez. A carência de recursos navais do lado inglês foi responsável por esta diferença, que gerou desentendimentos e azedume. Jan Pietersz. Coen a Dedel, Batavia, 28-8-1622, em JPC, III: 228-33. Ibid., 93-95.

⁷⁷⁷ Bartholomew Godall a presidente em Batávia, 19-10-1622, em EFI-II, 130-31.

intangível e sempre importante área da “reputação”, como então se dizia, a sua simples permanência no local durante mais de três meses constituiu uma forte humilhação – sobretudo perante a notória incapacidade dos lusos de fazer o que quer que fosse para a contrariar, privados que estavam de uma armada operacional de alto bordo.

Mais grave ainda que os abalos no prestígio, foi, porém, o impedimento do regresso da *São Tomé* a Portugal. Era a primeira vez que os “inimigos da Europa” barravam a partida para o reino de um navio da Carreira da Índia e, se a nau tivesse tido companheiras para o retorno, teria sido uma armada inteira a ficar retida. Como já vimos atrás, os ingleses haviam já bloqueado a barra de Lisboa em 1598 e os neerlandeses em 1606, cancelando a partida para a Índia das armadas desses anos. Goa, contudo, não sofrera ainda tal sorte. É verdade que, na primeira década do século XVII, fora, como vimos, sujeita por três vezes a acções pontuais de bloqueio por parte dos neerlandeses, em 1604, 1607 e 1608. Mas tanto a esquadra de van der Hagen, em 1604, como a de van Caerden, em 1607, e a de Verhoeff, em 1608, tinham ficado apenas umas poucas semanas na barra e nas redondezas. A primeira e a última haviam chegado lá em Setembro e a de van Caerden em Outubro. Como a passagem pela costa ocidental indiana fora para as três apenas um desvio na viagem da Europa para o arquipélago malaio-indonésio, estava fora de questão manterem-se lá até Março, como era preciso fazer para impedir a partida de navios para Portugal até ao fim da monção de nordeste.

A esquadra anglo-neerlandesa distinguiu-se assim das suas predecessoras pela capacidade evidenciada de bloquear duradouramente o porto de Goa, pelo menos no tocante a embarcações de alto bordo. Isto constituía uma grave ameaça adicional ao funcionamento da Carreira da Índia. Dedel, com a sua acção em Moçambique, provocara já a perda de três naus da Índia. Igualara assim a mais bem sucedida das esquadras referidas acima nesse capítulo, a de Verhoeff, responsável também por três perdas (infligidas embora em alturas e locais diferentes, e não de uma vez só).⁷⁷⁸ Se somarmos ao feito a retenção forçada da *São Tomé* em Goa, temos que nunca antes uma só esquadra a actuar no Índico Ocidental conseguira infligir tantos danos juntos à Carreira.

Acresce que um bloqueio, embora menos espectacular que uma acção de captura, era também uma actividade menos incerta e de resultados mais seguros. Em 1604, 1607, 1608 e 1622, as quatro esquadras que foram a Moçambique e Goa em busca das naus

778 Uma em Moçambique, outra perto de Moçambique, outra ainda perto de Goa.

partidas de Portugal procederam, grosso modo, da mesma maneira. No entanto, embora fizessem todas basicamente o mesmo – parar primeiro em Moçambique e depois em Goa nas alturas em que era costume chegarem navios da Carreira da Índia aos dois locais –, os resultados obtidos foram bastante diferentes: as esquadras de 1608 e 1622 podem ter causado a destruição de três embarcações da Carreira cada uma, mas a de 1604 não destruiu nem sequer avistou nenhuma, enquanto a de 1607 tomou apenas uma. Um bloqueio não estava, em princípio, sujeito a estas oscilações da ventura, pois a fraqueza das armadas de alto bordo portuguesas garantia que, com uma força naval postada na barra de Goa, não havia maneira de mandar naus de lá para a Europa nas alturas devidas. Encontrar e capturar as naus lusas a caminho da Índia era difícil, impedi-las de voltar à Europa não.

Dedel pôde bloquear Goa porque estava livre dos constrangimentos de calendário que haviam tolhido os seus predecessores. E estava-o porque a esquadra que lhe fora confiada se destinava quase em exclusivo a infligir todos os danos possíveis à Carreira. Não era, como as outras, uma força naval mandada à Ásia do Sueste a que se pedia para parar uns meses no Índico Ocidental para atacar as naus da Índia. Até 1621, a VOC não pudera enviar uma expedição militar de vulto a oeste de Ceilão. Quando sentira necessidade de operar na zona, em 1604-1608, fizera passar por lá três grandes esquadras destinadas ao arquipélago malaio-indonésio, um arranjo pouco prático que não teve depois continuidade. O aumento dos seus efectivos navais, por um lado, e a aliança com a *East India Company*, por outro, vieram alterar a situação.⁷⁷⁹

Por tudo isto, não há dúvida que a Carreira da Índia poderia ter sofrido muito se a expedição se tivesse repetido nos anos seguintes. Felizmente para os portugueses, não se repetiu. As discussões em Batávia sobre o envio de uma segunda esquadra conjunta a Goa começaram quando a primeira ainda não voltara, em Março de 1623, e prolongaram-se durante meses, acabando por se cancelar o projecto devido à oposição inglesa.⁷⁸⁰ Não se cumpriu assim o propósito de enviar outra força à costa ocidental indiana em 1623. As conversações continuaram no ano seguinte, mas sem resultados.⁷⁸¹

⁷⁷⁹ JPC, IV: 590.

⁷⁸⁰ Brockedon e conselho a companhia, 14-12-1623, em EFI-II, 334-39. Pieter de Carpentier, Frederick de Houtman, Jacob Dedel, Dr. Martinus Sonck, Jacques Specx e Jan van Gorcom a directores de VOC, Batavia, 3-1-1624, em GM: I: 131-47 [142-43].

⁷⁸¹ Em Outubro de 1624, as duas companhias ainda discutiam, inconclusivamente, a possibilidade de retomarem a aliança e as operações conjuntas. J.E. Heeres, ed., *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India anno 1624-1629* ('s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1896), 89-90 (citado doravante como DR).

O famoso “massacre” de Amboíno de 1623, em que alguns ingleses foram executados pela VOC, não ajudou a compor as relações entre as duas companhias, cuja aliança não durou muito mais tempo. A expedição de Dedel terminou, portanto, por ser, a curto prazo, a primeira e última do seu género.

É evidente que, em vez de uma esquadra conjunta, a VOC podia ter aprestado sozinha uma força naval própria para mandar à costa ocidental indiana, mas escolheu não o fazer.⁷⁸² A expedição de 1621-1623 acabou assim por ficar na história como uma iniciativa tão efémera quanto a passagem das três esquadras neerlandesas pela zona em 1604-1608 já havia sido, confirmando a inapetência mostrada até então pela companhia para investir continuamente em dispendiosas aventuras militares no Índico Ocidental. Tal como elas, não teve continuidade a curto prazo e, mais uma vez, por causa do lugar ainda secundário da região nas prioridades da VOC. Se, na segunda década do século XVII, havia optado por concentrar recursos na consolidação da sua posição no arquipélago malaio-indonésio, deixando cair as veleidades de criar uma frente contra o Estado da Índia na zona onde ele era mais forte, a oeste de Ceilão, na década de 1620, sem nunca descurar a Insulíndia, investiu a fundo na conquista do mercado chinês, acabando por instalar-se, como vimos, em Taiwan.⁷⁸³ A iniciativa limitou até à década seguinte a sua capacidade de intervir militarmente em regiões como a costa ocidental indiana, sobretudo depois que deixou de contar com o apoio inglês. A interceptação e bloqueio das naus da Índia eram uma operação militar dispendiosa, que requeria a mobilização de uma esquadra numerosa durante um período de tempo prolongado.

782 Em Setembro de 1625, três navios comandados por um alto oficial da VOC, Herman van Speult, partiram para Surate incumbidos, entre outras coisas, de explorar possibilidades de atacar os portugueses. No caminho, provocaram a perda de um navio luso perto de Cochim e escalaram Calecute, onde van Speult conseguiu ter a entrevista com o samorim que Jacob Dedel falhara em 1623, quando parara brevemente no porto no regresso de Goa a Batávia. Como nas entrevistas dos almirantes da VOC com o soberano malabar na primeira década do século, a companhia foi bem recebida e convidada a estabelecer uma feitoria no porto, convite a que, como na primeira década, não deu seguimento, apesar da assinatura de um acordo formal (que sucedeu aos tratados também inconsequentes firmados entre a VOC e Calecute em 1604 e 1608, como vimos atrás). Chegado a Surate já em 1626, van Speult – reforçado com outros navios neerlandeses que lá encontrou – ponderou sem efeito atacar a armada de galeões de Nuno Álvares Botelho, que, como veremos à frente, esteve activa no Índico Ocidental entre 1625 e 1627. Foi também convidado por ingleses a ir invernar conjuntamente ao Mar Vermelho, para em seguida largarem de lá para o norte do Canal de Moçambique na mira de emboscarem as naus da Carreira da Índia vindas de Portugal. O convite foi recusado, mas sabe-se que van Speult tencionava de facto ir invernar ao Mar Vermelho e tentar depois a captura das naus da Índia, só que ao largo de Goa e sem a ajuda inglesa. Em Abril de 1626, seguiu assim para Mokha com sete navios, mas a sua morte no porto iemenita terá feito com que o projecto de ataque posterior à Carreira da Índia não tivesse seguimento. CDNI, 205-08. MacLeod, *De Oost-Indische compagnie*, I: 416-20. Meilink-Roelofs, *De vestiging der Nederlanders*, 54-57.

783 Winus and Blussé, “The Origin and Rhythm of Dutch Aggression,” 79–81. Gaastra, *De geschiedenis*, 56.

Como as capturas e os seus lucros, para mais, eram sempre incertos, não havia qualquer garantia de que os proventos da empresa pudessem aliviar notoriamente os seus custos. Em 1622 não aliviaram, levando o governador-geral Jan Pietersz. Coen a afirmar que a expedição valera pelos danos infligidos ao inimigo, não pelos lucros obtidos.⁷⁸⁴ Sem a ajuda inglesa e com a atenção e o grosso dos navios concentrados na Insulíndia e no Extremo Oriente, a VOC não se mostrou disponível para repetir a experiência nos anos seguintes.

Os neerlandeses continuaram a frequentar a costa ocidental indiana, sim, mas por causa do comércio com Surate, no noroeste do subcontinente, regularizado desde 1620. No resto da década, foram lá entre quatro a nove navios todos os anos – o que mostra que, no Índico Ocidental, os rendimentos do comércio eram bastante mais seguros para a companhia do que os do corso organizado.⁷⁸⁵ É evidente que estes navios tinham toda a liberdade para atacar as embarcações portuguesas que encontrassem nas suas expedições mercantis. Mas não representavam claramente uma ameaça importante para as naus da Carreira da Índia, pois não há notícia de as terem sequer atacado. Seria preciso esperar pela década de trinta do século XVII para ver a Carreira sujeita de novo à ameaça do corso da VOC. E essa ameaça só se tornará efectiva e preocupante depois de 1636, com o início de uma longa série de bloqueios anuais de Goa por esquadras enviadas sazonalmente de Batávia.⁷⁸⁶

5.3.2. O *Samson* e o *Weesp*

Outra razão para a moderação da ameaça do corso neerlandês no Índico Ocidental depois da expedição de Jacob Dedel, teve que ver com uma sequência de episódios que se deu por volta da mesma altura em que a esquadra conjunta norte-europeia cruzava a região. Dois navios batavos, o *Samson* e o *Weesp*, partiram em Abril de 1621 de Java para o Mar Vermelho. Levavam ordens para, após a visita a Mokha, patrulharem o Bab-el-Mandeb em missão de corso.⁷⁸⁷ A par das embarcações

784 JPC, IV: 590.

785 Santen, *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat*, 28, 214.

786 Sobre esta série de bloqueios, ver R.J. Barendse, “Blockade: Goa and Its Surroundings, 1638-1654,” em Veen e Blussé, *Rivalry and Conflict*, 232–66.

787 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 21-1-1622, em JPC, I: 688-700 [695-96].

portuguesas ou oriundas de portos portugueses, tinham instruções para atacarem os navios de Dabul, no noroeste da Índia. Desde 1616 que Jan Pietersz. Coen nutria o desejo de atacar a navegação deste porto, proeminente na rota do Mar Vermelho, e em 1621 deu finalmente ordem para tal, invocando o comércio da cidade com os lusos e o facto de as suas embarcações viajarem com cartazes do Estado da Índia.⁷⁸⁸ O representante da VOC em Mokha avisou que tal iria granjear à companhia o ódio local, mas não demoveu os seus compatriotas. Depois de largar do porto do Mar Vermelho, em Agosto, o *Samson*, no caminho para Surate, deteve cinco embarcações: uma de Cananor, outra de Diu, duas de Dabul e uma de um local indeterminado nomeado “Cats”.⁷⁸⁹ A primeira foi deixada seguir, mas os navios de Diu e “Cats” foram saqueados e inutilizados, e os dois de Dabul ocupados por contingentes de neerlandeses.⁷⁹⁰

O companheiro do *Samson*, o *Weesp*, largou de Mokha mais tarde, mas também procedeu a capturas: um navio de muçulmanos de Chaul e um navio pequeno português de Diu, destinado a Goa. O primeiro foi deixado seguir, após confiscada a carga; o segundo, evacuado previamente pela tripulação, foi incendiado, não parecendo ter sido capturada nenhuma carga de valor.⁷⁹¹ O botim das tomadas orçou cerca de sessenta mil florins. O botim oficial das capturas do *Samson* andara perto disso (mas as tripulações ter-se-ão apropriado irregularmente de boa parte do saque). Em nenhum dos casos os proventos compensaram os danos. Não foi apenas o ataque a navios de um porto neutral. Foi também que os seus capitães, em Mokha – preocupados com razão com a presença dos neerlandeses na zona –, haviam tido o cuidado de adquirir por bom preço salvo-condutos na feitoria da VOC. A total desconsideração por estes custosos salvo-condutos indignou os meios mercantis do Mar Vermelho e do Guzerate, criando problemas consideráveis à companhia. O feitor em Mokha foi preso e a feitoria fechada, abrindo

788 Ashin Das Gupta, “Indian Merchants and the Western Indian Ocean: The Early Seventeenth Century,” *Modern Asian Studies* 19, nº 3 (1985): 481–99 [496].

789 À ida para o Mar Vermelho, já se havia detido um navio guzerate que se concluíra ter escalado Diu e trazer bens de portugueses a bordo, que se confiscaram. Jan van der Burch a Jan Pietersz. Coen, Mokha, 20-8-1621, em JPC, VII-I: 768-71. Pieter van den Broecke a governador de Dabul, Surate, 4-11-1621, em DFI-I, 183-84. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 21-1-1622, em JPC, I: 688-700 [696-97].

790 Um dos quais, pelo menos, foi subjugado pela tripulação, que conduziu a embarcação de volta ao porto de origem.

791 Pieter van den Broecke a Jan Pietersz. Coen, Surate, 1-4-1622, em *ibid.*, VII-II: 937-43 [937]. Pieter van den Broecke a directores de VOC, Surate, 7-8-1622, em DFI-I, 218. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em JPC, I: 718-54 [720-21].

uma crise que terminaria, poucos anos depois, com a retirada dos batavos da área (de onde os otomanos, aliás, também se iriam retirar pouco depois, quando perderam o controle do Iémen).⁷⁹² No Guzerate, também houve feitores presos e feitorias encerradas, embora, ao contrário do que aconteceu no Iémen, se tivesse conseguido sanar os danos.⁷⁹³ A experiência convenceu a VOC em geral, e o seu representante na região, Pieter van den Broecke, em particular, de que, ali, o comércio e a diplomacia eram preferíveis à força – uma noção que ditou a política da companhia nas décadas seguintes, em que o recurso à violência foi mínimo.⁷⁹⁴

5.3.3. A Carreira da Índia

Vimos que a segunda esquadra conjunta anglo-neerlandesa afectou a navegação portuguesa de um modo que a primeira, no Extremo Oriente, não conseguira. Entre outras coisas, ameaçou a Carreira da Índia no Índico Ocidental de uma maneira que não sucedera desde as incursões na região dos almirantes da VOC na primeira década do século. Qual foi, entretanto, a situação da Carreira neste período face ao curso neerlandês no resto da Rota do Cabo? Poder-se-ia esperar que o fim da Trégua dos Doze Anos em 1621 tivesse trazido de volta a insegurança dos primeiros anos do século na Europa, perto da costa lusa, mas não foi isso que ocorreu. Não se montou expedições à costa ibérica como as de 1606-1607 e quando as naus da Índia sofreram às mãos de navios batavos foi, tirando a expedição de Dedel, na sequência de encontros casuais em pontos arriscados da rota, longe da Europa, como já sucedera nos anos da trégua. Assim, em 1622, a *São João Baptista*, vinda da Índia, deu à costa na região do Cabo da Boa Esperança, em consequência dos danos sofridos num combate com dois vasos da VOC com que topou no caminho.⁷⁹⁵ Pode dizer-se que foi uma repetição dos já tratados encontros acidentais na área da *N^a Sr.^a do Cabo* em 1614 e do *São Pedro* em 1619, só que desta vez com um desfecho fatal. E, em 1625, perdeu-se a *Conceição*, em resultado de mais um encontro casual, desta vez em Santa Helena (onde já vimos que em 1613 o

⁷⁹² Brouwer, *Cauwa ende comptanten*, 38-54.

⁷⁹³ H.W. van Santen, *VOC-dienaar in India: Geleynssen de Jongh in het land van de Groot-Mogol* (Franeker: Uitgeverij Van Wijnen, 2001), 38-42.

⁷⁹⁴ Embora, por outro lado, se ameaçasse com alguma regularidade usá-la e a consciência da força naval da VOC lhe assegurasse um tratamento privilegiado por parte das autoridades em relação a outros mercadores. Ibid.

⁷⁹⁵ Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 170-74.

Witte Leeuw fora afundado por duas naus lusas, encontradas também acidentalmente).⁷⁹⁶

5.4. Os Estreitos de Malaca

Apesar de as actividades da VOC nos Estreitos de Malaca neste período não terem sido muito notadas pela historiografia, pode dizer-se que, mais que o Índico Ocidental ou o Mar da China, a região foi então a área central no que ao curso neerlandês antiportuguês na Ásia diz respeito. Não de certeza pela imponência dos navios que o faziam ou pelas suas presas. Comparados quer com as esquadras conjuntas anglo-neerlandesas, quer com as naus da Carreira da Índia, tratava-se de embarcações modestas. Mas a regularidade inédita com que expedições de corso se começaram a fazer na zona era uma novidade ainda sem paralelo noutras regiões. Vimos no capítulo anterior que em 1615 a VOC principiara a enviar aos Estreitos de Malaca esquadras que logo em 1616 começaram a escalar no caminho a nova feitoria da companhia no porto samatrense de Jambi. A partir de 1620, este “circuito” regularizou-se de vez, com o corso nos Estreitos e arredores a funcionar em regime evidente de complementaridade com o comércio de pimenta de Jambi. A actividade destas esquadras é descrita em detalhe no anexo II. Independentemente de todos os episódios aí relatados e do maior ou menor número de capturas anuais registadas, o mais importante a notar neste período de 1620-1625 é a sazonalidade certa das expedições e a consequente presença regular dos navios da VOC na região dos Estreitos de Malaca, a partir da sua base próxima de Jambi. A ameaça para a navegação portuguesa na zona adquiriu assim um carácter habitual que não tivera antes.

796 Tratava-se de um navio partido de Lisboa para a Índia em 1623 que invernou à ida em Moçambique e partiu assim um ano atrasado de volta a Portugal. Ao dobrar o Cabo da Boa Esperança, uma tempestade deixou-o a meter água em abundância. Dado o perigo evidente da situação, as naus companheiras escoltaram-no até Santa Helena, apesar de as escalas lá estarem proibidas. Acharam a ilha deserta, mas não se conseguiu concertar a embarcação danificada em tempo útil. Para não atrasar mais os outros, optou-se, assim, por deixá-la sozinha em reparações. A 5 de Agosto, já depois da partida dos acompanhantes, aportou à ilha o *Hollandia*, um navio da VOC. Os neerlandeses apressaram-se a exigir a rendição e a entrega da nau. Perante a recusa lusa, passaram ao ataque. O assalto, porém, falhou (graças, em parte, à ajuda de uma posição de artilharia instalada em terra). Os atacantes não só não conseguiram tomar a *Conceição*, como não puderam desembarcar, sendo forçados a prosseguir viagem sem fazer aguada. A nau ficou, contudo, inutilizada de vez depois do combate. Boxer, “On a Portuguese Carrack’s Bill of Lading,” 186–87. Willem Ysbrandz Bontekoe, *Journalen van de gedenckwaerdige reizen van Willem Ijsbrantsz. Bontekoe, 1618-1625*, ed. G.J. Hoogewerff (’s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1952), 162–66, 184–88. Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 200-02.

5.5. O Golfo de Bengala

Sobre a região entre os Estreitos de Malaca e o Índico Ocidental, vimos no capítulo anterior que em 1618 e 1619 se havia montado no Coromandel expedições ao Cabo Comorim e à Ponta de Gale, no que era já a zona de “fronteira” entre o Índico Ocidental e o Golfo de Bengala. Apesar de da Europa se mandar prosseguir-las, em 1620 houve que cancelar a expedição prevista para esse ano.⁷⁹⁷ No fim de 1621, voltou a enviar-se à região dois navios, acompanhados de algumas embarcações ligeiras.⁷⁹⁸ As últimas conseguiram tomar uma “fragata” vinda de Malaca com uma carga de estanho, especiarias e sândalo no valor de oitenta mil florins.⁷⁹⁹ Integrava um grupo de cinco embarcações, uma das quais poderia ter sido também capturada, não fora a ganância da tripulação em saquear o navio tomado primeiro. Outra embarcação portuguesa foi também encalhado por este contingente, em Ceilão, mas já não se pôde tirar nada dela.

No Verão de 1622, anunciou-se o cancelamento das expedições ao Cabo Comorim e a Ceilão e só se tem notícia da sua retoma em 1625: um navio, duas fragatas e duas chalupas foram à Ponta de Gale, onde queimaram um número indeterminado de sampanas e de onde trouxeram uma embarcação pequena de um mercador hindu de Negapatão capturada ao vir de Aceh (rendeu apenas um botim magro).⁸⁰⁰

No Golfo de Bengala propriamente dito, há a registar somente um punhado de capturas avulsas: um navio português tomado em Narsapur, Golconda, em 1620, que deu origem a uma represália lusa no Índico Ocidental contra Golconda, com a captura de um navio do sultanato vindo de Meca;⁸⁰¹ uma “fragata” portuguesa tomada em 1621

797 Câmara de Amsterdão da VOC a Jan Pietersz. Coen, Amsterdão, 24-3-1620, em JPC, IV: 443-55 [455]. Jan Pietersz. Coen, Frederick Houtman, P. de Carpentier e Martinus Sonck a directores de VOC, Jacarta, 26-10-1620, em *ibid.*, I: 585-605 [590-91]. Câmara de Amsterdão da VOC a Jan Pietersz. Coen, Amsterdão, 12-12-1620, em *ibid.*, IV: 472-80 [475].

798 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, J. Dircksz. Lam e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 16-11-1621, em *ibid.*, I: 641-79 [672]. Andries Soury a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 11-12-1621, em *ibid.*, VII-I: 827-832. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 26-3-1622, em *ibid.*, I: 703-717 [707-08].

799 Abraham van Uffelen a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 7-7-1622, em *ibid.*, VII-II: 983-89 [983]. Andries Soury a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 7-7-1622, em *ibid.*, VII-II: 989-95 [992-93]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.*, I: 718-54 [753].

800 Abraham van Uffelen a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 7-7-1622, em *ibid.*, VII-II: 983-89 [988]. DR, 134. Ysbrantsz. a de Carpentier, Pulicate, 14-6-1625, em Om Prakash, ed., *The Dutch Factories in India 1624-1627: A Collection of Dutch East India Company Documents Pertaining to India* (New Delhi: Manohar, 2007), 158-60 (citado doravante como DFI-II).

801 Andries Soury a Câmara de Hoorn da VOC, Masulipatão, 22-5-1621, em DF-I, 159-62.

ao vir de Bengala com uma carga de arroz de cerca de dez mil florins;⁸⁰² a *N^a Sr.^a da Boa Viagem*, uma embarcação ida de Malaca para Bengala em 1622 e forçada a parar em Masulipatão, também em Golconda, onde os neerlandeses procederam à sua detenção (na sequência de uma queixa às autoridades locais, houve que aplacar o sultão com a libertação dos cativos e a entrega de cinco mil “pagodes” do botim, com o que se disse que a captura acabou por não render nada);⁸⁰³ um navio português tomado em São Tomé de Meliapor em 1623 com um botim de oitenta mil florins;⁸⁰⁴ outro, de Cochim, capturado perto de Narsapur, Golconda, em 1624, que contribuiu para gerar um desentendimento grave com o sultanato, que resultou na prisão e tortura do representante neerlandês em Masulipatão;⁸⁰⁵ outro navio de Cochim vindo de Pegu tomado em 1624 defronte de Masulipatão, cujo grosso da carga houve que devolver, pois pertencia a mercadores de Masulipatão, que protestaram;⁸⁰⁶ uma fusta vinda de São Tomé com cerca de sessenta homens, metade marinheiros, metade soldados.⁸⁰⁷ Há ainda a registar o envio periódico de expedições ao norte do Golfo de Bengala com o curso como um dos seus objectivos, embora sem resultados conhecidos.⁸⁰⁸

O pano de fundo principal para estes actos continuou a ser a situação da VOC e dos portugueses no Coromandel. A norte, a relação em Masulipatão com o sultanato de Golconda viveu momentos tensos e em 1623 o representante da companhia chegou a ser preso e torturado.⁸⁰⁹ Entre as razões do desentendimento estava a queixa de que o sultão não receberia o que lhe era devido dos botins dos navios lusos e vimos em cima como uma captura específica contribuiu também para o incidente. A sul, a colónia portuguesa de Negapatão parece ter sido deixada em paz pela VOC. Já no centro, a presença batava

802 Andries Soury a Câmara de Hoorn da VOC, Masulipatão, 22-5-1621, em DF-I, 159-62.

803 Huybert Vissnich a van Uffelen, Hyderabad, 18-4-1622, em DFI-I, 195-96. Abraham van Uffelen a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 7-7-1622, em JPC, VII-II: 983-89 [984-85]. Andries Soury a Jan Pietersz. Coen, Masulipatão, 7-7-1622, em *ibid.*, VII-II: 989-95 [992-93].

804 De Carpentier a van Uffelen, Batavia, 15-7-1623, em DFI-I, 260-63.

805 Dedel a P. de Carpentier, Masulipatão, 2-7-1624, em DFI-II, 101-04. *Ibid.*, 199.

806 Pieter de Carpentier, Jacques Specx, Dr. Pieter Vlack e Antonio van Diemen a directores de VOC, Batavia, 27-1-1625, em GM, I: 152-71 [155-56].

807 DFI-II, 213-14.

808 Jan Pietersz. Coen, Frederick Houtman, P. de Carpentier, J. Dedel e Martinus Sonck a directores de VOC, Jacarta, 8-1-1621, em JPC, I: 606-22 [611]. Andries Soury a directores de VOC, Masulipatão, 29-1-1621, em DFI-I, 147-49. Van Uffelen a directores de VOC, Pulicate, 28-9-1622, em *ibid.*, 224-25

809 Raychaudhuri, *Jan Company in Coromandel*, 30.

na vizinha Pulicate continuou a fazer definhar São Tomé de Meliapor, apesar das veleidades ofensivas alimentadas pelo Estado da Índia para a região.⁸¹⁰

Vimos no capítulo anterior que já em 1616 se expedira de Goa uma armada de sete velas incumbida de fazer a guerra à VOC no Coromandel. A inconsequência da iniciativa não fez desistir a Coroa, que em 1620 enviou de Portugal Diogo de Melo e Castro, um veterano da Ásia nomeado para capitão-geral da costa do Coromandel por três anos.⁸¹¹ Levava ordens para fazer a guerra naval aos neerlandeses na zona com uma armada de remo, desalojá-los da sua fortaleza em Pulicate em aliança com poderes locais e prosseguir com a fortificação de São Tomé de Meliapor. Os meios para tudo isto teriam porém de ser fornecidos por Goa, o que gerou dificuldades de toda a ordem, adiando a expedição por vários anos. Depois de chegar, Melo e Castro recusou-se em 1621 a seguir para o Coromandel, por não lhe darem a armada indicada pelo rei.⁸¹² Negou-se também a comandar uma expedição de socorro mandada a Malaca, com que poderia à vinda, seguir para o Coromandel, se não fosse precisa na praça luso-malaia. Persistiu na recusa mesmo depois de um pedido insistente de auxílio vindo em Maio de Meliapor, devido às tensões então vividas com Vijayanagar (um mau prenúncio para a aliança antineerlandesa para que se queria atrair o reino hindu).

Na sequência da terceira recusa, o governador Fernão Albuquerque chegou a mandar prender Melo e Castro. Em 1623, porém, ainda sem ter partido para Meliapor, servia nas armadas da Índia.⁸¹³ Nesse ano, enviou-se de Portugal ordens para proceder contra ele pelas recusas, mas o novo vice-rei, D. Francisco da Gama, preferiu não o fazer e conseguiu que seguisse finalmente para o destino ordenado, em 1625, no final do período em estudo.⁸¹⁴ Sabe-se, por fontes tanto portuguesas como neerlandesas, que levou a cabo contactos com forças locais visando uma tomada conjunta da posição da

810 Subrahmanyam, “A ‘empresa de Paleacate,’” 212.

811 Cartas régias a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, 26-3-1620, 5-3-1620, em DRI, VI: 334-36, 362-63.

812 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 10-2-1621, 22-2-1622, 20-2-1622, em *ibid.*, VII: 128-129, 412-15, 420-22.

813 D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, 15-3-1623, em *ibid.*, IX: 52-53.

814 Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, 18-3-1623, em *ibid.*, IX: 357-58. D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, em *ibid.*, X: 16-17. Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, Lisboa, 24-3-1626, em ANTT, LM, liv. 23, fl. 9.

VOC em Pulicate, como lhe fora mandado.⁸¹⁵ Sabe-se também que a empresa, no entanto, não chegou nunca a sair do papel.⁸¹⁶

O posto no Coromandel para que fora nomeado em 1620 em Portugal fora desde então exercido de facto por D. António Manuel, mandado para lá por Goa no mesmo ano de 1620.⁸¹⁷ Em 1623, o vice-rei autorizara-o a voltar a seu pedido, mas num recontro com navios neerlandeses na viagem, a sua embarcação foi tomada, perecendo ele próprio no combate.⁸¹⁸ As condições que encontrara no Coromandel para fazer a almejada guerra à VOC não foram as melhores. Tivera de enviar de volta a armada de quatro navios que levava por falta de provisões e armamento, dizendo que a falta de rendimento da terra não a permitia manter (precisaria de ter vindo de Goa provida de tudo para um ano).⁸¹⁹ Por outro lado, queixou-se de que a comunidade, nominalmente inimiga dos batavos, mantinha, de facto, “comunicação e trato” com eles, a quem tratou de informar dos planos que se traçava contra eles.⁸²⁰

5.6. Solor e Timor

A última região onde há capturas de navios lusos pela VOC a registar é a zona de Timor e arredores, onde, como no Coromandel, portugueses e neerlandeses coexistiam a pouca distância. Em 1622, uma “fragata” foi incendiada e outra tomada.⁸²¹ No fim de 1625 ou no princípio de 1626, uma “fragata” perseguida encalhou e foi incendiada pela tripulação.⁸²²

815 Ysbrantsz. a P. de Carpentier, Pulicate, 14-6-1625, em DFI-II, 158-60. Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, Lisboa, 7-3-1626, em ANTT, LM, liv. 23, fl. 95.

816 Subrahmanyam, “A ‘empresa de Paleacate,’” 213-16.

817 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 20-2-1621, em DRI, VII: 147-48.

818 D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, 1-1624, em *ibid.*, X: 24-25, 134-35. Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, Lisboa, 16-2-1625, em ANTT, LM, liv. 21, fl. 33.

819 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 20-2-1621, em DRI, VII: 147-48. Câmara de Meliapor a rei, Meliapor, 19-12-1621, em *ibid.*, IX: 320-23.

820 Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, 11-2-1622, em *ibid.*, VIII: 358-59.

821 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.* I: 718-54 [737-38].

822 Roevers, *De jacht op sandelhout*, 183-86.

5.7. Os *vrijluiden*

Até agora, falou-se apenas do corso da VOC contra os portugueses. Houve um período, porém, em que a companhia não foi a única entidade neerlandesa a entregar-se ao corso na Ásia. A partir de 1620, começa a encontrar-se referências a particulares batavos licenciados pela própria VOC para andarem às presas nos mares orientais (uma indicação da natureza para-estatal da companhia). Não se tratava de navios vindos da Europa para o efeito, mas de embarcações ligeiras de ex-funcionários da VOC que haviam abandonado o serviço sem regressar às Províncias Unidas. Tal como no grosso do corso da companhia propriamente dita no período – com excepção das esquadras anglo-neerlandesas –, não se tratava de levar a cabo expedições vistosas contra alvos de vulto, mas de uma actividade de “baixa intensidade”: navios ligeiros isolados ou em pequenos contingentes a operar no Golfo de Bengala, arquipélago malaio-indonésio ou, sobretudo, nos Estreitos de Malaca e arredores. Perseguiam já não as grandes naus, mas embarcações portuguesas e asiáticas de porte menor cujos botins eram, por vezes, irrisórios. Mais ainda que no corso “corriqueiro” e de pequena escala da companhia, sabe-se poucos detalhes do modo como actuavam.

Entre 1620 e 1625 foi possível identificar nove navios de portugueses tomados ou perdidos no seguimento de ataques destes *vrijluiden*. Em 1620, uma “fragata” destinada a Macau foi capturada, provavelmente nos Estreitos de Malaca ou arredores, com setenta mil *reales* (valor que se deixou depois fugir com os portugueses do navio, em circunstâncias desconhecidas).⁸²³ Em 1621, um *jacht* tomou em Pulau Tioman um dos vasos vindos de Macau nesse ano, de trezentas toneladas e carga de pouco valor.⁸²⁴ Em 1622, um navio apreendeu no Estreito de Sabon uma “fragata” vinda com arroz de Macassar (provavelmente destinada a Malaca).⁸²⁵ Em 1623, uma expedição de três *jachten* capturou nos Estreitos de Malaca uma naveta de duzentas toneladas que vinha de São Tomé para Tenasserim com têxteis e duzentos escravos (a venda da embarcação

823 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, J. Dircksz. Lam e Willem van Antsen a directores de VOC, Batavia, 16-11-1621, em JPC, I: 641-79 [673].

824 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 20-12-1621, 21-1-1622, em *ibid.*, I: 680-87 [683-84] e 688-700 [689].

825 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Willem van Antzen e Jacques Specx a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.*, I: 718-54 [737-38]. Pieter de Carpentier, Frederick de Houtman, Jacob Dedel, Dr. Martinus Sonck, Jacques Specx e Jan van Gorcom a directores de VOC, Batavia, 3-1-1624, em GM, I: 131-47 [132-33].

rendeu cerca de trinta e seis mil florins).⁸²⁶ Também em 1623, há uma menção sem mais detalhes ao apresamento de uma “fragata” com carga de pouco valor.⁸²⁷ Em 1624, dois *jachten* tomaram nos Estreitos de Malaca uma naveta com uma carga de açúcar de pouco valor (a venda de tudo rendeu apenas 2 128 *reales*); os mesmos navios tomaram, na mesma região, em 1624 ou 1625, outra naveta, de trezentas toneladas, com têxteis; encalharam ainda uma embarcação ligeira quando fugiam de uma armada lusa de catorze velas.⁸²⁸ Por fim, em 1624, encalhou-se em Macassar uma embarcação de apenas oitenta toneladas que ia a Ternate com têxteis e arroz, que os portugueses incendiaram.⁸²⁹

Os *vrijluiden* não se limitavam a alvos portugueses. Como os navios da VOC, estavam também autorizados a perseguir navios de asiáticos que traficassem com os lusos. Assim, logo em 1620, detiveram no Estreito de Palembang dois juncos javaneses de Mataram com arroz e um embaixador enviado a Malaca.⁸³⁰ Os navios foram levados a Jacarta e lá declarados boa presa pela companhia. O mesmo não sucedeu porém com outros: no mesmo ano, a alegada captura de um parau de Jambi em Japarâ criou problemas à VOC na sua feitoria de Jambi; e no ano seguinte, 1621, o governador-geral, Jan Pietersz. Coen, lamentou a captura por *vrijluiden* de duas embarcações de Palembang no Estreito de Sunda.⁸³¹ No fim do mesmo ano de 1621, e depois em 1622, o mesmo Coen relatava para a Europa que autorizara vários particulares ao irem ao curso aos Estreitos de Malaca com embarcações ligeiras, mas que se haviam portado vergonhosamente, atacando tudo o que mexia.⁸³² Com isso, arriscavam indispor a companhia com a maioria dos estados da região (nomeou expressamente Johor, Jambi, Andrigiri, Palembang, Surabaia e Patane). Houve que executar alguns dos culpados

826 JPC, III: 214-24, 226-8. Jan Pietersz. Coen a Jacob Dedel, Batavia, 28-8-1622, em *ibid.*, III: 228-33 [231]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Willem van Antzen e Jacques Specx a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.*, I: 718-54 [748]. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Santa Helena, 20-6-1623, em *ibid.*, I: 755-806 [777]. DR, 6. Pieter de Carpentier a Jan Pietersz. Coen, Batavia, 29-1-1624, em JPC, VII-II: 1086-93 [1089].

827 Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Santa Helena, 20-6-1623, em *ibid.*, I: 755-806 [777].

828 DR, 34, 57, 59, 149-50. Pieter de Carpentier, Jacques Specx, Dr. Pieter Vlack e Antonio van Diemen a directores de VOC, Batavia, 27-1-1625, em GM, I: 152-71 [159].

829 DR, 63.

830 JPC, III: 663. Jan Pietersz. Coen, Frederick Houtman, P. de Carpentier J. Dedel e Martinus Sonck a directores de VOC, Jacarta, 8-1-1621, em *ibid.*, I: 606-22 [614].

831 Jan Pietersz. Coen, Frederick Houtman, P. de Carpentier e Martinus Sonck a directores de VOC, Jacarta, 26-10-1620, em *ibid.*, I: 585-605 [595]. Jan Pietersz. Coen a Jan Jansen Hoochlant, Batavia, 25-8-1621, em *ibid.*, III: 78-79.

832 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, J. Dircksz. Lam e Willem van Antsen a directores de VOC, Batavia, 16-11-1621, em *ibid.*, I: 641-679 [673]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Antzen a directores de VOC, Batavia, 26-3-1622, em *ibid.*, I: 703-17 [709-10].

mais ostensivos, mas o governador-geral afirmou que, para ser rigoroso, teria de ter executado mais de cem. A exportação para a Ásia do corso tal como era praticado na Europa trouxe claramente problemas à VOC.

5.8. O Estado da Índia

5.8.1. Armadas extraordinárias do reino e construção naval indiana

Vimos no capítulo anterior que na segunda década do século a Coroa procurara pôr em execução um projecto ambicioso de autonomização naval e financeira do Estado da Índia. O falhanço da tentativa foi reconhecido no final da década, em 1619, quando se reverteu à política de envio de armadas extraordinárias para o Índico já intentada em 1605-1608. Com excepção de 1620, até 1624 todos os anos se enviou uma, a par, desde pelo menos 1622, de remessas de capital.⁸³³ Tal como em 1605-1608, o grande investimento que estas armadas representaram foi parcialmente comprometido pelo alto número de naufrágios e jornadas abortadas durante a viagem, o que confirma os problemas estruturais que afligiam a navegação da Carreira da Índia no período. No entanto, devido à reconfiguração em curso das prioridades regionais do Estado da Índia, as armadas, ao contrário do que sucedera antes, não se destinavam já a servir o esforço de guerra na Ásia do Sueste contra a VOC. Tentava-se agora defender somente a posição portuguesa no Índico Ocidental – sobretudo no Golfo Pérsico, onde a *East India Company*, aliada ao império persa dos safávidas, representava uma ameaça maior que a VOC.⁸³⁴ De qualquer modo, a iniciativa esteve em sintonia com o que foi, segundo os números de David Goodman, o rearmamento naval generalizado da Monarquia Católica desde 1617, muito em resultado do agravamento então já em curso das relações

833 Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 206-12. Cunha, “Economia de um império,” 319.

834 Willem M. Floor, *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities, 1500-1730* (Washington, D.C.: Mage Publishers, 2006), 220–30. Dejanirah Couto e Rui Manuel Loureiro, *Ormuz 1507 e 1622: conquista e perda* (Lisboa: Tribuna da História, 2007), 96–107. Luis Gil Fernández, *El imperio luso-español y la Persia safávida* (Madrid: Fundación Universitaria Española, 2006), II: 423–62.

hispano-neerlandesas (que tanto fez pela renovação das hostilidades entre os dois lados após o fim da Trégua dos Doze Anos, em 1621).⁸³⁵

Apesar deste política frustrada de promoção de reforços metropolitanos, a Coroa não deixou cair completamente o esforço inglório da década anterior de criar uma força de galeões com base na construção naval indiana, assim como de expandir a frota da Carreira da Índia com naus indianas. Foi assim pressionando a conclusão de duas naus da Índia cuja terminação se arrastava (acabaram por só partir para o reino em 1621 e 1622).⁸³⁶ Em 1620 e 1623, ordenou também que se prosseguisse com o fabrico de galeões.⁸³⁷ Irritada, porém, com as derrapagens de custos nas construções efectuadas por concessão, mandou que as mesmas concessões se fizessem a partir de então “por preço certo”, como seria de uso no reino.⁸³⁸ E em 1626 avisou que já não tencionava enviar mais galeões para a Índia, pois já os teriam lá em número suficiente.⁸³⁹ A reconquista aos neerlandeses de Salvador da Baía em 1625 – que exigiu meios navais e financeiros avultados – deve ter contribuído para a decisão. Mas o próprio vice-rei D. Francisco da Gama já dissera, em 1624, que havia galeões a mais no Estado, pelo menos em relação à capacidade existente para os pôr operacionais (para o que pedia ao reino antes gente e dinheiro, em vez de mais navios).⁸⁴⁰

835 Goodman, *Spanish Naval Power, 1589-1665*, 16-19 e 136. Israel, *La república holandesa y el mundo hispánico*, 71-74.

836 Ambas tiveram um mau fim, como já vimos: a *Conceição*, partida em 1621, acabou incendiada por corsários magrebins na Ericeira; a *São João*, partida em 1622, deu à costa na zona do Cabo da Boa Esperança depois de atacada por dois navios da VOC encontrados no caminho.

837 Carta régia a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, 27-3-1620, em DRI, VII: 6. Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, 1-2-1623, em *ibid.*, IX: 323-24.

838 Cartas régias a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, 27-3-1620, em *ibid.*, VI: 380 e 403-04. Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 20-1-1621, em *ibid.*, VII: 160.

839 Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, Lisboa, 22-3-1626, em ANTT, LM, liv. 23, fl. 167.

840 D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, Janeiro de 1624, em DRI, X: 3-4. Outra questão que atravessa a correspondência sobre construção naval é o decantado problema da dimensão dos navios. D. Francisco da Gama defendeu nas suas cartas ao rei a conveniência de reduzir o tamanho das naus da Carreira da Índia, quer porque, por um lado, já não haveria tanta carga para transportar como outrora, quer porque, por outro, navios mais ligeiros estariam melhor preparados para enfrentar os constrangimentos de calendário da rota. Invocou para tal o exemplo tanto das embarcações norte-europeias como dos galeões portugueses já experimentados na Carreira. Invocou também a sua experiência directa de combate com norte-europeus no Canal de Moçambique, em 1622, para criticar o desempenho militar das grandes naus e defender a sua substituição por navios mais ligeiros, armados devidamente para a guerra. Não se ficou por conselhos genéricos, convocando especialistas para darem pareceres técnicos sobre o assunto, que enviou para o reino. Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 10-2-1622, em *ibid.*, VII: 404-05. D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, 2-1-1623 e Janeiro de 1624, em *ibid.*, IX: 227-28, X: 131-32. D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, 8-2-1625, 22-2-1625 e 2-3-1626, em ANTT, LM, liv. 22, fls. 57v., 63-63v. e 133-33v.

Pode dizer-se que o insucesso, no essencial, da política de fortalecimento naval do Estado da Índia – fosse pela via dos reforços do reino ou pela do fomento da construção local – ficou demonstrado pela história das duas armadas de alto bordo que se conseguiu pôr, por um tempo, em estado operacional no Índico durante este período. Foram elas as esquadras de Rui Freire de Andrade e de Nuno Álvares Botelho, dois dos comandantes portugueses da época com melhor reputação póstuma.

5.8.2. A armada de Rui Freire de Andrade (1619-1622)

A esquadra de Rui Freire de Andrade formou-se a partir da primeira da série de armadas de socorro despachadas do reino em 1619-1624.⁸⁴¹ Composta por dois galeões e três navios menores – designados variavelmente como urcas ou patachos –, chegou um ano atrasada ao seu destino, em 1620, depois de invernar em Moçambique e Mombaça (só uma das embarcações menores se perdeu na jornada). Este destino não foi, ao contrário do costume, a Índia, mas o Golfo Pérsico, onde a pioria considerável das relações com os safávidas e o aparecimento dos ingleses havia levado a Coroa, receosa por Ormuz, a enviar directamente para a região um reforço naval de monta. No fim de 1620 e princípio de 1621, a armada teve dois decepcionantes combates inconclusivos com navios ingleses no Golfo.⁸⁴² Em Abril de 1621, foi reforçada pelos dois galeões mais antigos dos quatro então estantes em Goa (os dois mais novos, fabricados, como vimos no capítulo anterior, em Baçaim, ficaram na capital do Estado da Índia, provavelmente por não estarem em condições de servir, como não estavam um ano e meio mais tarde, quando o vice-rei D. Francisco da Gama lá chegou).⁸⁴³

O fim que teve esta esquadra armada para defender Ormuz é bem conhecido. Em 1622, um ataque conjunto anglo-persa redundou na conquista da fortaleza de Ormuz pelas tropas do xá.⁸⁴⁴ Fundamental na operação foi a destruição dos navios portugueses por uma esquadra inglesa de seis velas. Quatro galeões foram assim inutilizados, um

841 Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 206-07.

842 Boxer, “Anglo-Portuguese Rivalry”, 69-70.

843 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 10-2-1622 e 15-2-1622, em DRI, VII: 332-33 e 402-03.

844 Boxer, “Anglo-Portuguese Rivalry”, 74-83.

golpe profundo que se pode considerar o maior feito naval inglês contra o Estado da Índia.⁸⁴⁵

5.8.3. A armada de Nuno Álvares Botelho (1624-1627)

A destruição da armada de Rui Freire de Andrade teve como efeito que o vice-rei D. Francisco da Gama, ao chegar a Goa no fim de 1622, só encontrou cinco galeões, e estes em estado inoperacional: os dois fabricados em Baçaim que já estavam na capital do Estado da Índia em 1620; outro feito e enviado de Damão em 1622; dois chegados do reino, um em 1621, outro em 1622. No período que se seguiu, pôde trabalhar no seu aprestamento e juntar-lhes um galeão que em 1622 fora da Europa directamente ao Golfo Pérsico e seguira de lá para Goa, assim como dois outros expedidos de Portugal em 1623.⁸⁴⁶ Mas só se conseguiu verdadeiramente recriar uma armada de alto bordo operacional em 1624, com a chegada nesse ano de um contingente de cinco galeões do reino, comandados por Nuno Álvares Botelho. Em Dezembro desse ano, Botelho largou de Goa com seis galeões. Juntaram-se-lhes mais dois em Baçaim, após o que partiram para o Golfo Pérsico com o propósito declarado de enfrentar os navios norte-europeus que encontrassem.⁸⁴⁷ Destas oito embarcações, só uma havia sido

845 Desde a captura da *Santo António* por James Lancaster e Joris van Spilbergen na primeira viagem da companhia, em 1602, as perdas mais importantes de navios portugueses por efeitos de ataques ingleses haviam sido a da nau da Carreira da Índia *São Julião*, encalhada perto das Comores em 1616, e as das três naus da Carreira de D. Francisco de Gama em Moçambique em 1622, estas, como vimos atrás, em resultado de um ataque conjunto anglo-neerlandês (como, aliás, a *Santo António* também). Mas nos recontros exclusivamente luso-ingleses mais importantes – em 1613 e 1615, ao largo da costa ocidental indiana, e em 1621 e em 1622, no Golfo Pérsico –, os navios da *East India Company* nunca haviam tomado ou afundado um oponente. A destruição que desta vez levaram a cabo só pode ser comparada com as conseguidas antes em Malaca pelas esquadras neerlandesas de Cornelis Matelieff e Steven van der Hagen, em 1606 e 1615. Maldonado, *Relação das náos e armadas da Índia*, 128.

846 Só um deles chegou no calendário devido à Índia; os outros dois invernaram em Moçambique, onde um se perdeu numa tempestade. D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, Janeiro de 1624, em DRI, X: 37-38. Murteira, *A Carreira da Índia e o corso neerlandês*, 210.

847 Sobre a expedição de Nuno Álvares Botelho ao Golfo Pérsico e a série de recontros que a sua armada manteve com ingleses e neerlandeses, ver “Relação sumaria e mui verdadeira dos successos da Armada do Capitam geral Nuno Alvares Botelho”, publicada em Boxer, “Nuno Álvares Botelho,” 7-22. Leite, *Comentários*, 257–58. D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, a rei, Goa, 25-1-1625, 28-2-1626, 3-3-1626, em ANTT, LM, liv. 22, fls. 38v.-39, 114-17v., 124-24v., 136v.-37. Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, Lisboa, 15-4-1626, em ANTT, LM, liv. 23, fl. 85. Huybert Visnich a directores de VOC, Gamron, 17-2-1625, em Hendrik Dunlop, ed., *Bronnen tot de geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzië*, (’s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1930), 146-47. Ibid., 150-52. Coolhaas, *Pieter van den Broecke*, II: 300-01, 305. William Foster, ed., *The English Factories in India, 1624-1629. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office* (Oxford: Clarendon Press, 1909), 46-50, 50-53, 53-54, 85 (citado doravante como EFI-III). Weddell a companhia, 27-4-1625, em *ibid.*, 79-83. John Johnson a companhia, 27-4-1625, em *ibid.*, 85-86.

feita na Índia: as outras tinham vindo de Portugal nas armadas de 1622 (duas), 1623 (uma) e 1624 (quatro).⁸⁴⁸

Em Fevereiro de 1625, Nuno Álvares Botelho encontrou o que procurava quando se deparou no Golfo com uma esquadra anglo-neerlandesa de oito velas, com a qual manteve três violentos combates. Depois das refregas, recolheu a Mascate, seguindo os seus oponentes para Surate. Estes confrontos foram os últimos da série de grandes recontros entre navios neerlandeses e portugueses na Ásia que se pode considerar iniciada com a batalha naval entre André Furtado de Mendonça e Wolfert Harmensz. ao largo de Banten (1601). A série continuara com os combates em Malaca entre D. Martim Afonso de Castro e Cornelis Matelieff (1606) e Francisco de Miranda Henriques e Steven van der Hagen (1615), e com o ataque da esquadra anglo-batava de Jacob Dedel à armada de D. Francisco da Gama em Moçambique (1622) – todos já tratados nesta tese. Em termos de baixas navais, os confrontos no Golfo assemelharam-se mais ao de Banten, pois não houve perdas importantes de navios a registar de nenhum dos lados.⁸⁴⁹ Nos outros três casos, pelo contrário, os lusos haviam perdido sempre navios de alto bordo (nove em 1606, três em 1615, três em 1622; em 1606, houve também a baixa de dois vasos neerlandeses). Só que, no embate de 1601, a desproporção das forças em confronto e a retirada subsequente dos portugueses de Banten havia dado aos batavos argumentos para mesmo assim clamar vitória.

Desta vez, o equilíbrio de forças e a inconsequência final dos combates permitiram aos dois lados argumentar convictamente que tinham ganho. Pode dizer-se que, dada tanto a satisfação mútua como a ausência de perdas de navios importantes, parece um exemplo raro e feliz de uma batalha que deixou todos os contendores satisfeitos. Isso seria, porém, ignorar as baixas humanas: os ingleses terão perdido vinte e nove homens e os neerlandeses quarenta e cinco (incluindo o seu comandante); não se sabe as baixas portuguesas totais, mas têm de ter sido mais altas, pois só num único navio, a sua capitânia, foram trinta e três.⁸⁵⁰ Para este número alto de mortos e feridos tem que ter contribuído um alto nível de armamento. Os quatro navios ingleses levavam 141 peças e os quatro neerlandeses 140 (138, noutra versão), à média de 35 por

848 Compare-se a lista dos nomes dos navios na relação portuguesa dos combates com a lista dos navios vindos de Portugal em 1622-1624. Boxer, “Nuno Álvares Botelho,” 8, 24. Maldonado, *Relação das náos e armadas da Índia*, 136-40. Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 209-11.

849 Só os ingleses perderam uma embarcação portuguesa previamente capturada que haviam preparado para servir como navio incendiário.

850 EFI-III, 50. Boxer, “Nuno Álvares Botelho,” 10, 11, 14.

navio.⁸⁵¹ Os oito lusos carregavam 226, à média de 28 por embarcação.⁸⁵² Estas peças terão disparado, do lado norte-europeus, onze mil tiros (o que daria cerca de treze disparos por peça em cada dia de combate).⁸⁵³

Convém ainda dizer que os navios portugueses, como tendia a ser hábito, eram maiores, pelo menos que os da *East India Company*, pois as fontes inglesas dizem que os quatro maiores mediriam entre mil e quatrocentas e mil e setecentas toneladas inglesas e o menor oitocentas ou novecentas.⁸⁵⁴ Isto enquanto os dois maiores vasos da companhia, o *Jonas* e o *James*, mediriam apenas setecentas e novecentas toneladas.⁸⁵⁵ Sabe-se ainda que, pelas medidas neerlandesas, os dois maiores navios batavos, o *Zuid-Holland* e o *Bantam*, tinham trezentos e quatrocentos *last*, portanto cerca de seiscentas e oitocentas toneladas (perto dos valores dos ingleses).⁸⁵⁶

Sobre os combates, como era hábito na guerra naval da época, descrevem-se melhor como uma *mêlée* marítima, isto é uma acumulação de duelos individuais entre dois ou mais navios, mais que como o enfrentamento de duas forças coesas e em actuação conjunta. Dos dados sobre a tonelagem e o artilhamento, parecemos ter um quadro que a esta altura já nos é familiar: navios portugueses maiores, mas pior artilhados em termos absolutos (e mais ainda em relação à tonelagem, relação que se pode medir pelo número de peças por tonelada). As baixas humanas mais altas lusas apontam, precisamente, para uma artilharia norte-europeia mais destrutiva. Sabe-se que os homens de Nuno Álvares Botelho procuraram sem sucesso a abordagem, pelo que há que concluir que a mobilidade e o poder de fogo conjugados dos norte-europeus voltaram a negar aos portugueses o tipo de combate em que eles podiam fazer obviar estas desvantagens.

Apesar de tudo isto, os portugueses não tiveram dúvidas em achar-se vitoriosos, como vimos que foi também o caso com os seus adversários norte-europeus. Por muito que todos os contendores se tenham considerado prestigiados pelo decorrer da batalha, o mais importante foi o que sucedeu depois.⁸⁵⁷ Depois de meses parado em Mascate, Nuno Álvares Botelho largou em Agosto com sete galeões para Surate. No caminho,

851 EFI-III, 50. Coolhaas, *Pieter van den Broecke*, II: 300.

852 “Copia da lista da Artilharia q levão os oyto galeões da Armada que vão em Companhia do Capp. gr. Nuno Alures Bottelho”, publicado em Boxer, “Nuno Álvares Botelho,” 26-29.

853 EFI-III, 50

854 Ibid., 49.

855 Ibid., xxxiv.

856 DAS, II: 36, 44.

857 Boxer, “Anglo-Portuguese Rivalry”, 100-10.

três foram dar à costa na Índia Ocidental, o que não impediu o comandante de seguir até ao porto guzerate e desafiar para o combate seis embarcações inglesas e neerlandesas lá ancoradas. O desafio não foi respondido, enchendo os portugueses de orgulho. Mas mais importante foi, novamente, o que aconteceu depois. Entre o que restou de 1625 e 1627, Botelho recebeu um reforço de Goa de três galeões e andou entre o Bab-el-Mandeb, Mascate e o norte da Índia sem voltar a enfrentar os norte-europeus (embora os procurasse). Em 1627, quando seguia para o Golfo Pérsico, uma tempestade afundou-lhe outros três galeões, permitindo-lhe chegar apenas com os restantes num estado lamentável a Mascate.

5.8.4. Naus e galeões, navetas e galiotas

Com a armada montada por Nuno Álvares em 1624 destroçada, os neerlandeses e os ingleses sentiram-se seguros o bastante para viajarem separadamente de Surate para o Golfo, a primeira vez que tal acontecia desde 1623. Sem receber reforços navais da Europa desde 1624, a perda dos seis galeões destruídos nos dois grandes naufrágios de 1625 e 1627 revelou-se impossível de reparar e nos anos seguintes o Estado da Índia não voltou verdadeiramente a pôr de pé uma força operacional de alto bordo. A situação faz lembrar o que vimos que acontecera na década anterior, quando a armada de galeões que assegurara a escolta da navegação entre Goa e Macau acabou por se desfazer pelo efeito conjugado da perda de três galeões em Ceilão em 1611-1612 – por causas naturais – e de outros quatro em Malaca em 1615 – um destruído por uma esquadra de Aceh, três pelo comandante neerlandês Steven van der Hagen. Depois disso, foi preciso esperar pelas forças trazidas do reino por Rui Freire de Andrade (1619-1620) e Nuno Álvares Botelho (1624), com que das duas vezes se reconstituiu provisoriamente a armada de alto bordo portuguesa no Oriente – até os ingleses em Ormuz em 1622 e os naufrágios de 1625 e 1627 fazerem das duas vezes voltar tudo à estaca zero, ou quase. Sem uma construção naval própria significativa e com o recurso aos reforços do reino limitado, por um lado, pelos limites dos recursos do mesmo reino e, por outro, pelas dificuldades da Carreira da Índia em transferir com sucesso navios da Europa para a Ásia – com tudo isto, o Estado da Índia não tinha meio de acompanhar o reforço sempre

crescente das esquadras da VOC e de manter a armada que a política ofensiva que lhe era ordenada pela Coroa pedia.

No tocante às deficiências da Carreira da Índia enquanto provedora dos reforços do reino, já vimos como tanto em 1605-1608 como em 1619-1624 o investimento da Coroa no socorro do Estado da Índia pela via da Rota do Cabo se viu comprometido pelo mau desempenho da Carreira, que deitou a perder parte importante dos recursos mobilizados. Com respeito aos limites dos recursos do reino, são as próprias fontes neerlandesas que apontam o que parece ter sido o problema principal da política naval da coroa filipina, não só em Portugal como no resto da Península Ibérica e nas possessões ultramarinas tanto lusas como castelhanas: o alto custo da construção naval ibérica, em contraste com o caso batavo. Assim, as Províncias Unidas são louvadas como o local do mundo onde se podia armar navios por melhor preço, em marcado contraste com a Península Ibérica e os seus domínios ultramarinos.⁸⁵⁸ Na correspondência do governador-geral Jan Pietersz. Coen com a direcção da VOC na Europa, esta constatação foi usada pelo primeiro como arma de arremesso contra a alegada avareza dos directores: por causa dos altos custos da sua construção naval, portugueses e castelhanos contariam com comparativamente poucos navios, mas, mesmo assim, com bastante mais capital para o comércio; a companhia, com navios de sobra na Ásia, estaria, pelo contrário, à míngua de gente e, sobretudo, de capital.⁸⁵⁹

Há que dizer, no entanto, que este quadro comparativo desanimador se altera bastante quando se passa dos navios de alto bordo à navegação ligeira utilizada pelos portugueses nas rotas intra-asiáticas. Nunca transparece nas fontes neerlandesas a impressão de que as naus e galeões lusos fossem algo com que a VOC temesse não poder lidar. O mesmo já não se pode dizer quanto às embarcações de menor porte. As cartas dos oficiais da companhia estão cheias de menções às dificuldades enfrentadas na perseguição aos navios ligeiros portugueses (e asiáticos). Vimos já como uma imponente esquadra anglo-neerlandesa de dez grandes veleiros se viu impotente no Japão perante seis navetas de Macau que, graças à sua manobrabilidade superior, não tiveram dificuldades em lhe escapar. A propósito do incidente, os directores na Europa foram instados a enviar *fluiten* veleiras das Províncias Unidas, pois todo o comércio

858 Câmara de Amsterdão da VOC para Jan Pietersz. Coen, Amsterdam, 12-12-1620, em JPC, IV: 472-80 [477].

859 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, J. Dircksz. Lam e Willem van Antsen a directores de VOC, Batavia, 16-11-1621, em *ibid.*, I: 641-79 [660-61, 665-66, 675-78]. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 20-12-1621, em *ibid.*, I: 680-87 [685].

intra-asiático dos ibéricos se faria em navetas e “fragatas” semelhantes.⁸⁶⁰ Outra carta menciona, a propósito do mesmo incidente, a necessidade de *jachten* pequenos e ligeiros para atingir a navegação Macau-Japão.⁸⁶¹ No entanto, em 1622, dizia-se que, melhores ainda que os *jachten* da Europa, eram os navios tomados aos próprios portugueses, muito mais veleiros.⁸⁶² E sabe-se que, para aumentar a frota de embarcações ligeiras da companhia, se recorreu também ao mercado asiático, adquirindo-se navios denominados por fragatas e fustas em Surate.⁸⁶³

5.9. Navios capturados ou destruídos

Tal como a terceira década do século XVII assistiu a um recrudescimento dos conflitos luso-neerlandeses na Ásia, recrudescceu o curso a eles associado.⁸⁶⁴ Em 1620-1625, a média anual de navios portugueses tomados ou inutilizados pelos batavos voltou a níveis próximos dos da primeira década do século: 8,7. Porém, a proporção de navios de alto bordo entre as presas era agora bastante mais baixa: cerca de 10%, onde antes fora de 45%. Estes 10% equivalem, na verdade, a apenas cinco navios, todos da Carreira da Índia. Vimos que a perda de três destes se deveu à esquadra anglo-neerlandesa que operou no Índico Ocidental em 1621-1623, na sequência da aliança da VOC e da *East India Company*. A esquadra congénere que actuou no Mar da China em 1620-1622 não teve um efeito comparável, pois, composta de navios de alto bordo, mostrou-se pouco adequada à perseguição das embarcações ligeiras agora empregues quase exclusivamente pelos lusos nas rotas intra-asiáticas. Na Carreira da Índia, pelo contrário, os navios de alto bordo continuaram a ser a regra, pelo que a esquadra anglo-neerlandesa ocidental lhe pôde infligir danos importantes.

860 Jan Pietersz. Coen e Martinus Sonck a directores de VOC, Banda, 6-5-1621, em *ibid.*, I: 625-39 [635].

861 Lenaert Camps a Jan Pietersz. Coen, Hirado, 15-10-1621, em *ibid.*, VII-I: 793-806 [795].

862 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier, Willem van Antzen e Jacques Specx a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.*, I: 718-54 [737-38].

863 Pieter van den Broecke a Jan Pietersz. Coen, Surate, 2-4-1621, em DFI-I, 152-56. Pieter van den Broecke a Jan Pietersz. Coen, Surate, 1-2-1622, em JPC, VII-II: 929-32 [932].

864 Para consulta dos dados discriminados e das fontes que os suportam, remete-se para o anexo IV.

Quadro 3.1. Navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1620-1625

Naus e galeões tomados ou destruídos	Outros navios tomados ou destruídos	Total de navios tomados ou destruídos
5 (9,62%)	47 (90,38%)	52 (100%)

Com respeito à geografia das perdas, os Estreitos de Malaca e adjacências foram, de longe, a região mais atingida. Isto deveu-se ao importante facto de que, pela consolidação da posição da VOC em geral e do seu poder naval em particular, assim como pela sua instalação no porto próximo de Jambi, em Samatra, a companhia pôde levar a cabo expedições regulares de corso à região, algo inédito até então. Estas incursões distinguiram-se das das duas grandes esquadras anglo-neerlandesas por empregarem navios comparativamente ligeiros, melhor adaptados, enquanto tal, à perseguição da nova navegação intra-asiática lusa.

Quadro 3.2. Regiões de capturas ou destruições de navios portugueses por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1620-1625

Atlântico-Cabo Boa Esperança	Índico Ocidental	Ceilão	Golfo Bengala	Estreitos Malaca e adjacências	Arquipélago malaio-indonésio	Mar China	Lugar indeterminado	Total de navios tomados ou destruídos
2 (3,85%)	8 (15,38%)	3 (5,77%)	8 (15,38%)	23 (44,23%)	3 (5,77%)	4 (7,69%)	1 (1,92%)	52 (100%)

5.10. Conclusão

A primeira vista, o que chama mais a atenção no período 1620-1625 é o reacender do conflito luso-neerlandês depois da acalmia da década anterior. Por um lado, da parte portuguesa, retomou-se em 1619 o envio de reforços navais da Europa ao

Estado da Índia, interrompido desde 1609. Por outro, da parte batava, a aliança de 1619 com a *East India Company* não só libertou a VOC daquela que se estava a tornar no seu inimigo europeu principal no arquipélago malaio-indonésio, como a alistou para o seu lado na luta contra a Monarquia Católica. No entanto, a incapacidade de os ingleses manterem a paridade de despesas acordada e alguma má vontade remanescente dos choques anteriores entre as companhias minou a aliança, que não durou mais de quatro anos. De concreto, produziu apenas duas expedições militares anglo-neerlandesas, uma, em 1620-1622, à Ásia Oriental, outra, em 1621-1623, ao Índico Ocidental. A primeira actuou entre as Filipinas, o Japão e a costa da China, a segunda entre Moçambique e a costa ocidental indiana. Nas Filipinas, os danos infligidos aos juncos chineses que frequentava o arquipélago foram extensos, mas a rota Macau-Japão quase não foi afectada, pois era navegada desde 1617 em exclusivo por navios ligeiros – galeotas ou navetas –, que se revelaram capazes de fugir aos grandes veleiros redondos da esquadra norte-europeia (ao contrário do que acontecia nos Estreitos de Malaca, onde se confrontavam com embarcações neerlandesas mais adequadas à sua perseguição). Já no Índico Ocidental, os veleiros das companhias tiveram pela frente as naves de porte similar da Carreira da Índia, contra as quais se mostraram bem mais eficientes, provocando a perda de três delas em Moçambique em 1622 e bloqueando posteriormente Goa, com o que impediram a ida de navios para Portugal em 1623. Isto fez com que, no tocante à navegação portuguesa, se deva considerar a expedição ocidental bem mais consequente que a oriental.⁸⁶⁵

Consequentes ou não, as expedições anglo-neerlandesas não se repetiram e o escalamento do conflito luso-neerlandês que elas trouxeram revelou-se por isso temporário. Teria de se esperar pela segunda metade da década de trinta para se ver incursões continuadas de grandes esquadras de veleiros redondos ao Índico Ocidental nos moldes da expedição pioneira de 1621-1623. Deve por isso considerar-se mais importante um grupo de expedições de escala inferior que deram menos nas vistas. Na sequência do que já vimos que havia começado a suceder no fim da década anterior, assistiu-se neste período à regularização do curso batavo nos Estreitos de Malaca, com a

865 Na zona onde a expedição oriental actuou, a ameaça principal para os portugueses foi uma iniciativa exclusivamente neerlandesa, o ataque repellido a Macau de 1622. A repulsa do ataque, para além da sua importância em si mesma, foi relevante também porque decidiu para os batavos a dúvida sobre a melhor região para se instalarem na China, em favor do Fujian e em detrimento de Guangdong (falhando embora a instalação no Fujian, lograram fixar-se na ilha fronteira de Taiwan, onde se mantiveram cerca de quatro décadas, pelo que não voltaram a tentar a conquista de Macau).

padronização de incursões predatórias à região apoiadas na base da VOC em Jambi e funcionando em complementaridade com o comércio de pimenta com o porto samatrense. Crucialmente, não foram levadas a cabo pelos grandes *oorlogschepen* das esquadras anglo-neerlandesas, mas por navios mais pequenos e melhor adequados à perseguição da navegação portuguesa agora predominante, composta de embarcações ligeiras. O fenómeno foi complementado por outro, de tendência semelhante: o aparecimento de particulares neerlandeses licenciados pela VOC para praticarem o corso, os *vrijluiden*, que usavam navios similares e fizeram dos Estreitos de Malaca o centro da sua actividade.

Soltar particulares contra os portugueses era uma espada de dois gumes, como a companhia aprendeu à sua custa. Os equilíbrios diplomáticos estabelecidos pela VOC na Ásia do Sueste foram comprometidos pelos ataques não autorizados dos corsários à navegação asiática neutral, que alienou os poderes locais. É possível que o mal conhecido desaparecimento posterior deste tipo de corso tivesse que ver com a constatação dos riscos trazidos pela imprevisibilidade dos *vrijluiden*. Fosse como fosse, há que notar que os problemas que eles criaram se assemelhavam a outros causados pela própria companhia por volta da mesma altura: no Japão, foi proibida, a par da *East India Company*, de capturar navios nas águas próximas do arquipélago nipónico; e, no Índico Ocidental, tomadas de embarcações indianas alegadamente ligadas aos portugueses dificultaram-lhe as relações com os mogóis e contribuíram para pôr um fim à breve presença neerlandesa no Iémen.

Apesar dos constrangimentos postos por factores locais ao exercício do corso neerlandês contra os portugueses, não há que menosprezar a sua importância neste período, em que pela primeira vez surge como um fenómeno regular, concentrado nos Estreitos de Malaca. A regularidade distinguiu o tipo de corso praticado na região das actividades das esquadras anglo-neerlandesas, que não tiveram continuidade significativa e podem por isso ser consideradas atípicas. Também ao contrário das esquadras, era feito com embarcações adaptadas à nova navegação intra-asiática portuguesa, que lhe permitiu persegui-la com mais eficácia.⁸⁶⁶

866 A transformação da navegação intra-asiática portuguesa não teve correspondência na Carreira da Índia, onde se manteve em funcionamento as grandes naus tradicionais. Isto pode ter tido que ver com, por um lado, a menor incidência comparativa da ameaça corsária – depois do período crítico de 1604-1608 – e, por outro, com as características da própria Rota do Cabo, menos adequada a navios ligeiros (o corso da VOC contra a Carreira só se regularizou depois de 1636, com a introdução de bloqueios anuais

Foi de facto neste período que se assistiu à consolidação da reconversão da navegação intra-asiática lusa como modo de enfrentar a ameaça crescente do curso batavo. Como vimos no capítulo anterior, a reconversão só se deu, contudo, na sequência da instalação falhada de um sistema de comboios escoltados por galeões, quando falhou também ela a política de estímulo à construção naval indiana. Ora, de 1619 em diante, reverteu-se ao envio de reforços navais do reino, esforço que foi mantido até 1624, repetindo o grande investimento nas armadas de socorro do período 1604-1608. Caso as coisas tivessem corrido bem, teria sido possível, em teoria, refazer as forças do Estado da Índia de modo a restabelecer o sistema de galeões. Como em 1604-1608, porém, não correram, e o alto número de perdas ou viagens abortadas nesses anos na Rota do Cabo comprometeu a política de reforços metropolitanos (e, como em 1604-1608, as perdas provocadas por ataques inimigos foram minoritárias no conjunto das viagens falhadas). A armada de alto bordo que se conseguiu por fim ajuntar em 1624 teve um desempenho louvável em combate frente a uma importante força anglo-neerlandesa no Golfo Pérsico. Mas, posteriormente, aconteceu-lhe algo similar ao que sucedera à armada composta depois de 1609 com os reforços de 1604-1608. Com os auxílios navais do reino cortados a partir de 1625 e uma construção naval local incapaz de garantir a sua substituição, a armada não resistiu a dois grandes naufrágios que lhe vitimaram seis galeões e acabou por ter uma existência curta, frustrando as esperanças nela depositadas. Nesta situação, não houve outro modo de prosseguir o comércio marítimo que não em navetas e galeotas. O recurso a embarcações ligeiras para compensar a indisponibilidade de forças de alto bordo capazes de garantirem protecção contra o curso norte-europeu tem importantes semelhanças com a situação vivida então pela navegação portuguesa no Atlântico. Voltar-se-á a este problema na conclusão da tese.

de Goa; nem depois disso os navios de alto bordo foram, porém, substituídos por embarcações mais ligeiras).

Conclusão

A navegação portuguesa face aos neerlandeses

Sublinhou-se, na introdução desta tese, a importância de proceder a uma reconstituição factual dos conflitos navais luso-neerlandeses na Ásia que permitisse averiguar tanto o impacto quantitativo na navegação portuguesa dos ataques batavos como a sua distribuição geográfica e evolução ao longo do primeiro quartel do século XVII. O essencial dos factos e números apurados foi sendo resumido nas conclusões dos quatro capítulos narrativos precedentes. As expedições de 1595-1601 das chamadas *voorcompagnieën* (pré-companhias), que antecederam a fundação da VOC em 1602, confinaram-se ainda em grande parte ao arquipélago malaio-indonésio, sobretudo a Banten, Java, e a Aceh, Samatra – os dois grandes empórios de especiarias da região – e aos arquipélagos das Molucas, na Indonésia Oriental – produtores das chamadas especiarias raras (cravo, noz-moscada e maça). Nas Molucas, foram bem recebidas de início pelo sultanato de Ternate, que mantinha uma guerra de décadas com o Estado da Índia. Banten e Aceh, pelo contrário, estavam então de bem com o Estado e isso terá contribuído para o mau acolhimento inicial dado ali aos norte-europeus. No entanto, as veleidades de reacção militar de Goa à sua chegada assustaram os dois reinos, precipitando reconciliações rápidas e interessadas com os batavos.

Independentemente da recepção inicial dos neerlandeses, a dificuldade de tanto Banten e Aceh como as Molucas satisfazerem o acréscimo de procura de especiarias que eles criaram, convidava-os a procurarem outras paragens, quer no arquipélago, quer fora dele, embrenhando-os cada vez mais na Ásia e aumentando-lhes as probabilidades de se depararem com portugueses. Pelo menos parte destas primeiras expedições estava formalmente proibida de atacar quem quer que fosse sem provocação prévia. No entanto, o que foi visto como o comportamento hostil dos lusos – nalguns casos, indubitável – conduziu a alguns ataques, claramente favorecidos também pela necessidade de compensar as frustrações comerciais de peregrinações improfícuas pela Ásia em busca de carga.

A fundação da VOC em 1602 acelerou estas tendências já antes observáveis de alargamento geográfico da presença neerlandesa na Ásia, por um lado, e de escalamento

dos conflitos luso-neerlandeses, por outro. Sobretudo depois de, após um curto período de indefinição, a nova companhia ter decidido enveredar pela via da militarização e passado à ofensiva contra o Estado da Índia. Na sua primeira década de existência, tomou assim Amboíno e Tidore, as duas fortalezas portuguesas nas Molucas (1605), e cercou sem sucesso Malaca (1606) e, por duas vezes, a Ilha de Moçambique (1607 e 1608), embora, no caso desta última, sem intenção aparente de conquista. Os cercos a Moçambique foram levados a cabo no quadro de incursões de três expedições de curso de grande escala ao Índico Ocidental, com passagens pelo Canal de Moçambique, Goa e Malabar e captura ou destruição de algumas naus da Carreira da Índia. Há que dizer que, neste escalamento das hostilidades, a VOC foi plenamente correspondida pelo Estado da Índia, que, sem as hesitações iniciais dos batavos, havia começado a tentar expulsá-los da Ásia ainda no século XVI, montando a partir de Goa três grandes expedições antineerlandesas à Ásia do Sueste, despachadas entre 1597 e 1606. Nenhuma teve sucesso e a última, a maior de todas, teve um fim particularmente frustrante, terminando destruída em parte por uma esquadra da VOC em Malaca. A par disto, no período 1605-1608 foi levada a cabo uma tentativa em grande medida mal sucedida de reforçar navalmente o Estado da Índia a partir da Europa, através de armadas extraordinárias expeditas pela Rota do Cabo. As perdas portuguesas para o curso batavo na altura reflectem o escalamento do conflito então vivido, atingindo o valor mais alto durante o período em estudo.

A trégua hispano-neerlandesa de 1609-1621 suspendeu, por muito pouco tempo, esta situação de guerra. Constatado rapidamente o falhanço da aplicação do acordo na Ásia, tal não trouxe, no entanto, a retoma das hostilidades em grande escala. A segunda década do século XVII foi marcada por uma relativa mas visível acalmia do conflito luso-neerlandês no Oriente. Não se repetiram, por um lado, nem as espectaculares incursões batavas ao Índico Ocidental e os ataques a posições portuguesas importantes como Moçambique e Malaca, nem, por outro, as grandes expedições antineerlandesas do Estado da Índia à Ásia do Sueste. As perdas lusas para o curso da VOC tiveram uma baixa considerável durante este período. Suspendeu-se também até ao fim da década o reforço naval do Estado através da Rota do Cabo, optando-se antes por tentar promover a construção de navios de alto bordo na Ásia. A tentativa não teve sucesso, o que contribuiu para o rápido fim de um sistema de escoltas de galeões montado para proteger a navegação das naus mercantes na rota Índia-Malaca-Macau-Japão e que

funcionou por poucos anos na viragem da primeira para a segunda década do século XVII. O fim dos galeões de escolta contribuiu, por sua vez, para a desapareição definitiva da navegação mercante portuguesa de alto bordo no Oriente, substituída de vez por embarcações ligeiras, por razões de segurança.

Em 1619, dois factos anunciaram um possível novo escalamento do conflito luso-neerlandês. Por um lado, a VOC e a *East India Company*, que haviam passado os últimos anos a guerrear-se na Ásia com crescente intensidade, firmaram um acordo de paz. O acordo conduziu à formação de duas esquadras anglo-neerlandesas, aprestadas especificamente a pensar na guerra de corso contra a Monarquia Católica na Ásia. Uma actuou em 1620-1622 entre as Filipinas, a China e o Japão. Outra no Índico Ocidental, entre Moçambique e Goa, em 1621-1623. Por outro lado, da parte portuguesa, retomou-se a iniciativa de reforçar navalmente o Estado da Índia a partir da Europa, iniciando-se o envio de uma série de novas armadas extraordinárias de socorro pela Rota do Cabo, que, nos anos 1619-1624, repetiram o esforço passado de 1605-1608. Há assim razões para falar de um novo escalamento da guerra luso-neerlandesa na primeira metade da terceira década de Seiscentos. Mas, tal como a alta das hostilidades da primeira década, não terá continuidade no período imediatamente posterior. Por um lado, a aliança anglo-neerlandesa e as esquadras conjuntas a ela associadas tiveram vida curta (e a que actuou no Extremo Oriente, embora infligisse grandes golpes à navegação chinesa para as Filipinas, afectou pouco a navegação portuguesa na região). Por outro, a série de armadas extraordinárias de socorro de 1619-1624 teve uma sorte semelhante à precedente de 1605-1608, com muitas perdas de navios ou viagens abortadas. E, tal como acontecera da primeira vez, a força naval ajuntada na Índia no fim de tudo não só era mais pequena do que o planeado, como acabou também por ter uma vida curta, baldando-se assim o intento de dotar a partir da Europa o Estado da Índia da armada de alto bordo que ele não conseguia garantir por si próprio.

Assim, o fenómeno mais consequente deste período acabou por ser um conjunto de expedições menos espectaculares até agora pouco notadas pela historiografia: as jornadas de corso aos Estreitos de Malaca e arredores, que pela primeira vez tomaram uma feição regular e padronizada, o que até então não sucedera ainda em nenhum lugar nos cerca de vinte anos de presença neerlandesa na Ásia. Para tal, contribuiu que a VOC pudesse contar com uma base perto da região, no porto de Jambi, em Samatra, um ponto de apoio importante para as expedições. Distintamente das grandes expedições da

primeira década e também das das esquadras anglo-neerlandesas criadas pela aliança com a *East India Company*, aos jornadas aos Estreitos de Malaca eram feitas em embarcações ligeiras, à imagem da navegação portuguesa que agora perseguiram, distinta daquela que se fizera em grandes naus mercantes, extinta de vez na segunda década de Seiscentos. É a este conjunto de expedições, mais que às anglo-neerlandesas, que se deve a nova alta de perdas lusas para o curso batavo neste período, depois da baixa da década anterior.

Nos parágrafos acima, estão resumidos, muito sucintamente, os quatro capítulos narrativos da tese. Nos três últimos destes capítulos, o trabalho de reconstituição factual foi complementado com subcapítulos de análise quantitativa com que se pretendeu contribuir para resgatar o tema do impacto neerlandês sobre a navegação portuguesa do impressionismo por vezes ainda dominante no tratamento da questão, que elude a desigualdade do impacto tanto regional como cronológico dos ataques da VOC. Ao fazê-lo, pinta implicitamente a companhia como uma ameaça onnipotente e onnipresente, coisa que ela nunca foi, pois os seus ataques tiveram, por um lado, piques cronológicos claros, e, por outro, uma distribuição geográfica muito desigual. Cronologicamente, a partir da amostra de perdas apurada, pode falar-se de um pico das suas actividades contra os portugueses na primeira década do século XVII, seguido de uma baixa que correspondeu a uma fase de acalmia relativa do conflito luso-neerlandês, a que se segue uma nova alta em 1620-1625 (sendo que, no entanto, a proporção de navios de alta tonelagem perdidos em 1620-1625 foi muito mais baixa que na primeira década de Seiscentos, devido sobretudo a terem caído em desuso nas rotas intra-asiáticas). Regionalmente, houve claramente áreas privilegiadas e, acima de todas, os Estreitos de Malaca, a primeira onde o curso batavo contra os lusos se “regularizou”, como explicado em cima. Este conjunto de dados é sintetizado nos quadros abaixo.⁸⁶⁷

867 Para consulta dos dados discriminados e das fontes que os suportam, remete-se para o anexo IV.

Quadro 4.1. Navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1625

	Naus e galeões tomados ou destruídos	Outros navios tomados ou destruídos	Total de navios tomados ou destruídos
1601-1609	36 (45%)	44 (55%)	80 (100%)
1610-1619	3 (9,68%)	28 (90,32%)	31 (100%)
1620-1625	5 (9,62%)	47 (90,38%)	52 (100%)
Total (1601-1625)	44 (26,99%)	119 (73,01%)	163 (100%)

Quadro 4.2. Regiões de capturas ou destruições de navios portugueses por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1625

	Atlântico-Cabo Boa Esperança	Índico Ocidental	Ceilão	Golfo Bengala	Estreitos Malaca e adjacências	Arquipélago malaio-indonésio	Mar China	Lugar indeterminado	Total de navios tomados ou destruídos
1601-1609	1 (1,25%)	19 (23,75%)	14 (17,5%)	6 (7,5%)	30 (37,5%)	7 (8,75%)	3 (3,75%)		80 (100%)
1610-1619		1 (3,23%)	6 (19,3%)	1 (3,23%)	8 (25,81%)	14 (45,16%)	1 (3,23%)		31 (100%)
1620-1625	2 (3,85%)	8 (15,38%)	3 (5,77%)	8 (15,38%)	23 (44,23%)	3 (5,77%)	4 (7,69%)	1 (1,92%)	52 (100%)
Total (1601-1625)	3 (1,84%)	28 (17,18%)	23 (14,11%)	15 (9,2%)	61 (37,42%)	24 (14,72%)	8 (4,91%)	1 (0,61%)	163 (100%)

Pode argumentar-se que a nova alta de perdas de 1620-1625 não deve ser comparada à da primeira década do século, pois, embora a média anual de navios perdidos dos dois períodos fosse similar – cerca de nove navios por ano –, a muito mais

baixa proporção de naus ou galeões tomados ou destruídos em 1620-1625 terá feito com que as perdas, medidas em tonelagem total, fossem já consideravelmente menores. No entanto, se houve muito menos navios de alto bordo perdidos foi muito porque, como se viu, eles tinham desaparecido das rotas intra-asiáticas, ao contrário do que acontecera na Carreira da Índia, de onde saíram os únicos navios de alto bordo capturados ou inutilizados no período.

Pode dizer-se, portanto, que a ameaça do corso neerlandês afectou um conjunto de rotas intra-asiáticas de um modo que não afectou a Rota do Cabo. Acrescente-se que que não apenas pela mudança do tipo de embarcações que forçou na navegação intra-asiática. Na venda de ofícios realizada pelo vice-rei D. Jerónimo de Azevedo na segunda década do século, incluiu-se um conjunto de viagens concessionadas antes conferidas a título de mercê. A comparação já feita entre a situação que a venda reflectia e o quadro da penúltima década do século XVI – período para que existe um levantamento das viagens concessionadas em funcionamento – mostrou tanto um declínio do valor de algumas das viagens concessionadas, como o desaparecimento de outras, claramente atribuível aos novos riscos a que haviam passado a estar sujeitas.⁸⁶⁸ Nada de tão drástico como a extinção ou a reconversão drástica de rotas aconteceu na Carreira da Índia, onde, quanto à rota, os efeitos disruptivos indirectos do corso neerlandês foram pouco importantes (como já se explicou e se voltará a explicar à frente).

A principal excepção a esta situação de crise das viagens concessionadas, porém, não foi a que se poderia pensar. A rota que resistiu melhor foi a que ligava Goa e Cochim a Macau e ao Japão via Malaca, uma das mais expostas aos neerlandeses. Apesar de se ter tido de deixar as grandes naus que tradicionalmente a faziam, os comboios de galeotas adoptados em seu lugar permitiram manter o sistema de concessão. A venda desta concessão continuou a atingir valores altos, o que atesta a rendibilidade continuada da rota, apesar dos grandes riscos de ataque batavo a que estava sujeita (sobretudo na zona que vimos nevrálgica dos Estreitos de Malaca).⁸⁶⁹ Tanto a rendibilidade como os riscos de ataque se mantiveram altos no período posterior ao estudado nesta tese e só a expulsão definitiva dos portugueses do Japão em 1639

868 Subrahmanyam, *The Political Economy of Commerce*, 190-91, 200-02. Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia*, 137-42.

869 Boxer, *Fidalgos in the Far East*, 109. Souza, *The Survival of Empire*, 48-63. Subrahmanyam, *The Portuguese Empire in Asia*, 169-72. Boyajian, *Portuguese Trade in Asia*, 232-35.

conseguiu pôr fim a este tão perigoso quanto lucrativo comércio.⁸⁷⁰ A coexistência do risco de perdas elevadas com lucros altos que mitigariam os danos daquelas faz lembrar a situação do comércio da Carreira da Índia tal como foi descrito por James Boyajian, quando contestou a ideia do declínio económico da rota antes do segundo quartel do século XVII.⁸⁷¹ Não por acaso, as capturas neerlandesas mais valiosas de navios portugueses foram de embarcações que navegavam estas rotas: a da *Santa Catarina*, uma nau de regresso de Macau à Índia tomada em 1603 nos Estreitos de Malaca (quase três milhões e meio de florins); a de outra nau da mesma rota em Macau ou em Patane, em 1603 ou 1605 (um pouco mais de milhão e meio de florins); a do galeão *Santiago*, capturado em 1602 em Santa Helena ao regressar da Índia a Portugal (milhão e meio de florins).

Inimigos europeus e asiáticos: subvalorização dos asiáticos?

O que é que esta investigação permite, adicionalmente, dizer sobre a questão do peso do “factor neerlandês” nos infortúnios do Estado da Índia desde o princípio do século XVII, um ponto definido na introdução como uma das questões prioritárias a merecer averiguação? Vimos então que Sanjay Subrahmanyam defendeu que o dito factor fora sobrevalorizado, negligenciando-se, por eurocentrismo, os diversos contextos asiáticos que favoreceram a ascensão batava. Ao valorizar deste modo factores alheios tanto a portugueses como a neerlandeses, o contributo do historiador indiano foi mudar o foco de uma discussão até aí quase sempre limitadamente “bilateral”, pois cingida em grande parte ao debate dos méritos e deméritos de lusos e batavos. Chamando a atenção para os condicionamentos locais que constrangeram uns e outros, venceu como o destino de ambos os lados estaria tão dependente das circunstâncias regionais em que se encontravam como das suas forças e fraquezas intrínsecas. À luz de tal posição, o efeito “ofuscante” das vitórias da VOC sobre a historiografia precisaria de ser contrariado complementando a história dos conflitos

870 Sobre a resiliência deste comércio no período posterior ao coberto por esta tese, ver *ibid.*, 232-33. Mihoko Oka, «The Investment of Japanese Silver in XVII Century Macao-Japan Trade», em Costa e Rodrigues, *O Estado da Índia e os desafios europeus*, 119-38. Borschberg, *The Singapore and Melaka Straits*, 157-88.

871 Boyajian, *Portuguese Trade in Asia*, 86-145.

luso-neerlandeses com a dos factores não europeus que os influenciaram.⁸⁷²

Intentou-se nesta tese aplicar esta hipótese, ou ponto de vista, à análise da história de um conjunto importante de operações militares com participação de portugueses, batavos e asiáticos. Já se referiu as três grandes expedições antineerlandesas à Ásia do Sueste despachadas de Goa entre 1597 e 1606, tratadas em detalhe nos segundo e terceiro capítulos: a primeira comandada por Lourenço de Brito, a segunda por André Furtado de Mendonça, a terceira pelo vice-rei D. Martim Afonso de Castro. No seu conjunto, formam a sequência mais importante de iniciativas ofensivas do Estado da Índia contra os batavos, todas mal sucedidas. Pela escala dos recontros da segunda e terceira expedição, mereceram desde sempre tratamento de destaque pela historiografia, mas em termos tipicamente “neerlandocêntricos” – com os revezes navais contra os norte-europeus de André Furtado de Mendonça em Banten e de D. Martim Afonso de Castro em Malaca a ocuparem lugar de honra nos relatos. Nos capítulos atrás, argumentou-se, pelo contrário, que esta narrativa “clássica” ganha em ser complementada com a relação da negligenciada componente asiática das três expedições, igualmente importante para o seu falhanço: as galés de Lourenço de Brito foram vencidas em 1597 por uma armada javanesa em Banten; André Furtado de Mendonça teve de levantar o cerco que montou em 1603 a Ternate; D. Martim Afonso de Castro viu o seu ataque anfíbio ao Aceh repellido em 1606.

Nenhum destes três revezes teve contribuição batava. Foram todas derrotas infligidas aos portugueses exclusivamente por asiáticos, contrariando a ideia de que as expedições falharam por o Estado da Índia estar adaptado em demasia à realidade militar oriental e por isso mal preparado para enfrentar a novidade da realidade europeia representada pelos neerlandeses. Isso até pode ter sido verdade, mas o facto é que, das três vezes, contra adversários asiáticos, o aparelho militar do Estado também falhou. Mais, independentemente das particularidades de cada um dos insucessos, não deixaram de ser também indicativos de um padrão, pois deram continuidade ao que era uma tradição de malogros militares lusos na região. Para cada um dos três se encontra precedentes no século XVI: a ascensão do sultanato de Aceh em Samatra nos anos vinte de Quinhentos havia determinado a expulsão dos portugueses da sua única e efémera

872 Para uma crítica que alega que Subrahmanyam minimizou em demasia as vantagens intrínsecas dos neerlandeses, em proveito das circunstâncias asiáticas que os favoreceram, ver Francisco Bethencourt, “Low Cost Empire. Interaction between the Portuguese and Local Societies in Asia,” em Veen e Blussé, *Rivalry and Conflict*, 108-30.

posição naquela ilha, em Pacem; por volta da mesma altura, a única tentativa lusa de garantir uma posição na ilha de Java, em Banten, conheceu também um fim inglório; no mesmo período, conseguiu-se apenas estabelecer uma fortaleza na longínqua Ternate, na Indonésia Oriental, que se manteve durante décadas como a única posição militar do Estado da Índia além de Malaca. A sua fragilidade enquanto tal acabou por ditar a queda do posto em 1575, após um longo cerco durante o qual se esperou em vão por socorro de Goa ou Malaca. Pode assim dizer-se que, quando André Furtado falhou em retomá-la quase trinta anos depois, estava a repetir uma derrota anterior, como estavam também Lourenço de Brito quando foi batido em Banten e D. Martim Afonso de Castro, quando vencido em Aceh.

Por outras palavras, pode concluir-se que não foi apenas a impreparação para uma guerra de tipo europeu que ditou o falhanço das expedições antineerlandesas de 1597-1606, mas também uma vulnerabilidade antiga do Estado da Índia: a sua dificuldade persistente de, na terminologia militar de hoje, “projectar poder” na Ásia do Sueste. Se não tivera consequências graves no século XVI, teve-o na viragem para o XVII. A dificuldade voltou a confirmar-se num insucesso militar menos conhecido que o das grandes expedições da viragem do século, mas não menos importante: o assalto de 1618 a Jambi, em Samatra, repellido sem ajuda alguma europeia e decisivo por não ter conseguido contrariar, como pretendido, a instalação da VOC no porto, que deu à companhia uma base de curso para actuar contra os portugueses nos Estreitos de Malaca, como já se tratou.

Uma “orientalização” militar na raiz de derrotas?

O ponto do contributo asiático para os revezes do Estado da Índia tem que ver não apenas com a questão da profundidade do impacto neerlandês discutida por Sanjay Subrahmanyam, mas também com a questão mais lata da "orientalização" do aparelho militar do dito Estado da Índia e do papel que lhe tem sido atribuído de causa de “atraso” das forças lusas na Ásia pelos padrões europeus. Vimos no primeiro capítulo que é essa a visão historiográfica consagrada nas contribuições de Vítor Rodrigues e António Hespanha para a mais recente e importante síntese de história militar portuguesa, a *Nova História Militar de Portugal*. O interesse do tema, abordado assim, é que fornece

potencialmente um estudo de caso útil para averiguar uma questão candente na historiografia militar global do período: a existência ou não de uma excepcionalidade militar ocidental assente na propalada “revolução militar”, que, ainda antes da Revolução Industrial, teria criado uma superioridade bélica europeia decisiva frente ao resto do mundo. Como também se expôs no primeiro capítulo, Geoffrey Parker tem sido o proponente mais conhecido desta posição e Jeremy Black o seu oponente mais influente, num debate que tem dado algum brado.

Ora, na visão da evolução militar do Estado da Índia de Vítor Rodrigues, os portugueses na Ásia, devendo embora os seus sucessos iniciais à tecnologia militar europeia, acabaram, ao longo do século XVI, por se “asiatizarem” devido ao confronto quase exclusivo com culturas militares não ocidentais. E, exactamente por se haverem assim “asiatizado”, depreende-se, teriam sido batidos pelo poder militar europeu de ponta representado pelos neerlandeses no século XVII. Ou seja, entre o princípio de Quinhentos e o de Seiscentos, os lusos teriam, basicamente, trocado de lugar: de vencedores representantes da nova tecnologia europeia de ponta passaram a vencidos representantes de uma cultura militar antiquada que os teria, por assim dizer, assimilado e desvirtuado. Esta posição reitera, no essencial, a superioridade do “modo ocidental de guerra” defendida por Parker, implicando como implica uma “desvalorização” equivalente das capacidades militares asiáticas.⁸⁷³

Usando uma imagem bélica, pode dizer-se que, no debate dos últimos anos entre os defensores da revolução militar e da superioridade ocidental dela advinda e os “reviscionistas” oponentes da ideia, os primeiros têm estado predominantemente na defensiva, e os segundos, cada vez mais, na ofensiva. Isto pode tornar problemática, hoje, uma visão como era aquela subjacente às contribuições de Hespanha e Rodrigues para a *Nova História Militar de Portugal*, escritas já há mais de dez anos e, como tal, devedoras das concepções historiográficas “Parkerianas” ainda dominantes nessa altura, mas postas em questão de então para cá. No entanto, convém não dar Parker e seguidores por enterrados. Como se tratou no primeiro capítulo, Tonio Andrade, um antigo orientando do historiador britânico, levou recentemente a cabo uma defesa parcial mas sólida da excepcionalidade militar ocidental com base no estudo de caso do conflito sino-neerlandês em Taiwan no século XVII. A defesa ganhou em força, por um lado, por vir de um sinólogo, e, por outro, pelo equilíbrio de que deu mostras, refutando

873 Parker foi uma influência reconhecida no trabalho de Vítor Rodrigues.

a supremacia europeia nuns campos, mas reconhecendo-a noutros, designadamente na arte da fortificação e na guerra naval em mar aberto. Quanto a esta última, há que dizer que se trata de uma área intocada pelos “revisionistas”, tão contundentes a rebater Parker noutros campos. O próprio Jeremy Black não hesitou em reconhecer a superioridade ocidental em mar aberto e a pertinência de uma revolução naval europeia que a explicasse, sem equivalente para a guerra de terra. Ou seja, a guerra no mar aparece como uma espécie de “último reduto” da excepcionalidade militar europeia, tão contestada noutras áreas.

Ora, é sabido que os conflitos luso-neerlandeses tiveram uma componente naval importante. No subcapítulo atrás, mencionou-se a pouca atenção dada tradicionalmente às derrotas dos portugueses em 1597-1606 às mãos de asiáticos por oposição à ênfase posta nos revezes sofridos frente a europeus. No entanto, há que reconhecer que nenhuma destas vitórias asiáticas constituiu um triunfo *naval* comparável às vitórias da VOC: os ataques falhados a Aceh e a Jambi foram operações anfíbias, o cerco frustrado de Ternate uma operação de assédio e mesmo a derrota naval em Banten limitou-se a um combate entre navios de remo, não comparável aos recontros com os grandes veleiros redondos batavos em mar aberto.

Segundo esta ordem de ideias, é ainda possível explicar pela “orientalização” militar dos portugueses as suas derrotas frente aos neerlandeses, pelo menos no campo naval, que é o que se está aqui a discutir. Isto porque, por um lado, a ideia da supremacia naval europeia sobreviveu até agora ilesa à ofensiva “revisionista” da historiografia militar “antieurocêntrica”, e, por outro, porque não se encontra, de facto, vitórias navais asiáticas sobre o Estado da Índia comparáveis às da VOC. Pareceria assim viável afirmar que o isolamento dos portugueses na Ásia da cultura naval euro-atlântica por uma imersão secular no meio marítimo oriental os teria prejudicado decisivamente quando tiveram que enfrentar os norte-europeus. Veja-se mais em detalhe os argumentos a favor desta ideia.

Em primeiro lugar, em quase todos os recontros luso-batavos entre navios de alto bordo que foi possível reconstituir nesta tese com algum detalhe, se confirmou a visão da historiografia naval clássica: quase sempre os vasos norte-europeus se mostraram mais aptos no combate naval de “novo tipo”, baseado no uso intensivo da artilharia e distinto dos combates tradicionais de abordagem. Por um lado, estavam por norma mais artilhados; por outro, conjugavam essa importante primazia com a não

menos relevante vantagem de uma mobilidade superior, que lhes permitia evitar as tentativas portuguesas de abordagem. É verdade que, ao contrário do que a historiografia tradicional afirmava, se mostrou também que, por vezes, recorriam à abordagem, como vimos que aconteceu em Tidore em 1605 e em Malaca em 1606.⁸⁷⁴ Mas a sua maior mobilidade permitiu quase sempre escolher se e quando fazê-lo, uma vantagem importante sobre o lado contrário.

Ora, esta guerra naval de “novo tipo” fora até então um fenómeno de facto exclusivamente europeu, sem equivalente conhecido na Ásia. Todas as fontes são claras sobre como as grandes naus mercantes portuguesas foram uma presa fácil para os primeiros neerlandeses a chegar ao Oriente, por não estarem preparadas para fazer frente a uma ameaça assim. Onde até então o seu simples tamanho, por um lado, e a sua módica artilharia, por outro, haviam bastado para defendê-las em mares asiáticos, neerlandeses e ingleses forçaram-nas a entregarem-se através de uma tática de bombardeamento continuado sem abordagem, capaz de danificar o alvo a ponto de precipitar a rendição. Acresce que esta tese confirmou que era diminuta a capacidade do Estado da Índia de mobilizar recursos navais para o novo tipo de guerra marítima trazido pelos norte-europeus. Não só as grandes armadas de alto bordo equipadas a enorme custo contra os neerlandeses foram impotentes contra eles, ou pior (a maior de todas, a de D. Martim Afonso de Castro, acabou parcialmente destruída em Malaca por Cornelis Matelieff, em 1606). O esforço de aprestá-las deixou o Estado exaurido e sem meios de repetir o esforço, como quando foi ordenado da Europa a rearmar-se navalmente, na segunda década do século XVII, uma iniciativa que não deu resultados. A investigação de Vítor Rodrigues não deixa dúvidas que esta capacidade limitada de mobilização de recursos se deveu à evolução prévia das forças navais portuguesas na Ásia ao longo do século XVI, quando a necessidade de adaptação aos contextos marítimos locais levou ao aumento dos contingentes de embarcações de remo e ao decréscimo paralelo dos navios de combate de alto bordo (que se viram igualmente cada vez mais privados de artilharia pela necessidade de distribuí-la tanto pelas armadas de remo como pelo número crescente de fortalezas).⁸⁷⁵

Outro argumento forte a favor da “asiatização” naval do Estado da Índia ter sido

874 Fora do período deste estudo, em 1641, os neerlandeses tomaram também à abordagem uma nau da Carreira da Índia defronte de Goa. Sousa, *Subsídios*, IV: 220-21. “Cativo dos holandeses”, 29-4-1644, em Arquivo Histórico Ultramarino, Lisboa, Índia, cx. 27, nº 142.

875 Rodrigues, “A guerra na Índia,” 211-13.

a causa das suas derrotas frente aos neerlandeses é o paralelo entre o que aconteceu à navegação mercantil portuguesa e à navegação asiática perseguida pela VOC. Para enfrentar a nova ameaça, ambas recorreram não a escoltas armadas, mas a embarcações ligeiras como meio de iludir e fugir melhor às perseguições. O estratagema distinguia-se da solução “europeia” da navegação escoltada, como era praticada no Atlântico pela marinha mercante neerlandesa e pela navegação castelhana da *Carrera de Indias*. Foi este sistema que, como vimos, se mandou da metrópole aplicar na Ásia e que se praticou com bons resultados na rota Índia-Malaca-Macau-Japão, na viragem da primeira para a segunda década de Seiscentos, com escoltas de galeões. Contudo, a incapacidade do Estado da Índia de manter muito tempo uma armada de alto bordo operacional inviabilizou a continuação da experiência, forçando a transição para os comboios de navios ligeiros, decretada em 1617. A transição obrigou, por sua vez, os neerlandeses a adaptarem-se, adoptando também embarcações mais ligeiras, algumas delas capturadas aos portugueses, outras adquiridas no mercado asiático.

Derrotas com raízes europeias?

O exposto acima parece confirmar a ideia de que o convívio quase exclusivo do Estado da Índia com culturas militares ou tão-só navais não ocidentais o desguarneceu para o confronto com os norte-europeus no século XVII. Isto mostra as limitações – pelo menos para o campo mais estrito da guerra naval em mar aberto – de uma abordagem que, inspirada em Sanjay Subrahmanyam, procure explicar as vitórias dos neerlandeses sobretudo pelos apoios e circunstâncias asiáticas de que puderam beneficiar, relativizando o peso das vantagens militares intrínsecas da VOC. Embora os contributos e contextos locais sejam por vezes sem dúvida subestimados, como se viu, argumentou-se em cima que há razões fundadas para manter que houve, de facto, uma superioridade naval de partida do lado neerlandês – consubstanciada em mais e melhores navios de alto bordo, armados com mais artilharia – e que essa superioridade derivou, em parte, de uma desadequação do aparelho naval português no Oriente do fim do século XVI às exigências da guerra marítima de “novo tipo” europeu, como a investigação de Vítor Rodrigues mostrou.

No entanto, tal como se pode dizer que uma hipótese inspirada nas ideias de

Subrahmanyam, embora justa em partes, tem por outro lado limitações enquanto explicação plena do que aconteceu, vai-se defender em seguida que o mesmo se aplica a uma hipótese alternativa que eleja a constatação de Rodrigues à condição de causa principal das derrotas navais portuguesas frente aos batavos no Oriente. Nas páginas que se seguem, argumentar-se-á que a explicação da superioridade naval neerlandesa através apenas da “asiatização” naval prévia do Estado da Índia é limitativa, como se crê que esta tese contribuiu para demonstrar. Em primeiro lugar, só seria plenamente defensável se os portugueses na Ásia tivessem sido deixado entregues a si próprios pela metrópole. É verdade que se mostraram incapazes de enfrentar os novos inimigos com as forças navais que tinham ao seu dispor, ou de renová-las de modo a confrontá-los com sucesso. Mas, face a esta situação, a reacção da Coroa na metrópole foi precisamente tentar compensar tais carências através de reforços europeus. Não hesitou assim em pôr termo à tradição de auto-suficiência naval do Estado da Índia vinda da segunda metade do século XVI, tão conveniente para as finanças do reino. Vimos que, depois de um ensaio mal sucedido em 1601, se enviou à Ásia duas séries de armadas extraordinárias de galeões, uma em 1605-1608, outra em 1619-1624. Ambas representaram um grande investimento que, em nenhum dos casos, teve resultados à altura, pois boa parte dos reforços ficaram pelo caminho ou abortaram a viagem, regressando ao reino.

Ou seja, não conseguindo o Estado da Índia proceder por si próprio à mobilização dos recursos necessários para fazer frente às companhias das Índias inglesa e neerlandesa, a única alternativa era proceder à dita mobilização na Europa e transferir os meios mobilizados para a Ásia. Ambas as coisas foram tentadas, nenhuma delas com sucesso – quer o fomento da construção naval indiana, quer o envio de armadas extraordinárias de reforço tiveram resultados decepcionantes. Ora, se, como vimos, o primeiro falhanço pode ser de facto atribuível à “asiatização” do aparelho militar português no Oriente, já o segundo foi obviamente um falhanço da parte *europeia* do império luso, não da asiática.

É argumentável que, depois de décadas em que se havia, em termos navais, deixado o Estado da Índia entregue a si próprio, não haveria meio de corresponder abruptamente à necessidade de provê-lo com reforços da Europa. Na ausência de uma tradição recente de envio de armadas de reforço para a Ásia, teria sido impossível passar a garanti-las de súbito. Mas isso é ignorar o sucesso coevo da VOC, que ofereceu desde

cedo um exemplo bem sucedido de transferência maciça de meios militares para o Oriente pela Rota do Cabo, apesar da sua completa in experiência passada da rota (ou, mais largamente, apesar da in experiência dos neerlandeses na navegação transoceânica em geral até ao fim do século XVI). O êxito deste esforço de mobilização e transferência de meios é atestado pelos conhecidos inventários regulares do estado das esquadras da companhia, que mostram um crescimento continuado do seu poderio naval na Ásia, baseado em importante medida nas remessas das Províncias Unidas de navios de guerra de alto bordo.⁸⁷⁶ Pode dizer-se que, através das armadas extraordinárias de 1605-1608 e 1619-1624, se tentou sem sucesso replicar a partir de Portugal este esforço sustentado neerlandês de angariação e expedição de recursos navais. Das duas vezes, uma situação de tranquilidade comparativa no Atlântico permitiu um investimento maciço, embora mal sucedido, na tentativa de reforçar a Ásia. A vintena de anos que mediou entre a criação da VOC (1602) e a sua congénere ocidental, a WIC (1621), impediu durante duas décadas que o escalamento na Ásia dos conflitos luso-neerlandeses resultante da criação de uma companhia única se repetisse no Atlântico. A situação só se alterou quando se começaram a sentir as consequências no Atlântico da fundação da WIC. 1625 foi o ano da conquista provisória de Salvador pela nova companhia, numa altura em que, paralelamente, o curso neerlandês contra a navegação atlântica portuguesa se começava a tornar preocupante. Neste contexto, não parece ter sido possível retomar os reforços à Ásia de 1605-1608 e 1619-1624.⁸⁷⁷ Mas quando houvera antes condições para fazê-lo, e apoio prioritário da Coroa para tal, havia-se, das duas vezes, tido resultados decepcionantes.⁸⁷⁸

Os fracassos destas duas séries de armadas de reforço não foram fenómenos isolados, pois deram-se no quadro de uma rota que funcionava com deficiências que desaconselhavam a sua utilização para vultosas e ambiciosas operações de transferência

876 Parthesius, *Dutch Ships in Tropical Waters*. Vimos no último capítulo que o governador-geral Jan Pietersz. Coen chegou a queixar-se em 1621 do alto número de navios que lhe eram enviados da Europa.

877 Só em 1629 se voltou a enviar uma armada de reforço de galeões à Ásia.

878 Sobre a questão do apoio político, convém chamar a atenção para o trabalho de Leonor Freire Costa, que tem contestado persuasivamente a ideia tradicional de que a Índia seria menos importante para a Coroa que o Brasil desde pelo menos o fim do século XVI. Defendeu que, pelo contrário, nos anos dez e vinte do século XVII os meios mercantis ligados à Carreira da Índia teriam tido maior influência junto do poder político por oposição à gente ligada ao tráfico brasileiro. A situação só teria começado a mudar depois de 1627, quando este grupo de grandes capitalistas se começou a retirar da Rota do Cabo. A grande quebra da dita rota nos anos trinta e a maior resiliência relativa do comércio brasileiro então reforçaram a tendência, que se consolidou de vez após a Restauração, com a preferência já indubitável de D. João IV pelo Brasil. O grande investimento que representaram de certeza as armadas extraordinárias de socorro à Ásia de 1619-1624 ganha em ser visto à luz deste contexto de um poder político então mais sensível aos interesses do Oriente português que ao Brasil. Costa, *Império e grupos mercantis*, 71-83.

de recursos navais como as intentadas em 1605-1608 e 1619-1624. Como se viu na introdução, desde a penúltima década do século XVI que a Carreira da Índia vinha registando maus resultados, tanto em termos de perdas de navios, como de viagens abortadas por *arribadas* (regressos prematuros ao reino) ou prolongadas em pelo menos um ano por *invernadas* (escalas demoradas devido a perdas de monção). Alguma historiografia atribuiu a responsabilidade da situação ao advento do curso de grande escala contra a Carreira da Índia nos anos oitenta do século XVI (primeiro inglês, depois, no século XVII, neerlandês). Argumentou-se que, além dos navios perdidos para o curso – que não foram, proporcionalmente, muitos –, a simples ameaça de ataques teria provocado alterações arriscadas das rotas e calendários estabelecidos das jornadas das naus da Índia, que, viajando em datas e percursos menos seguros, teriam passado a naufragar mais. Ora, como se defendeu noutro lugar – e já se resumiu em algum detalhe na introdução desta tese –, não há vestígios de que, no primeiro quartel do século XVII, tais alterações de rotas e calendários, quando ocorreram, tivessem tido os efeitos prejudiciais que lhes imputaram, não podendo por isso ser responsabilizadas pelo alto número de perdas de navios no período.⁸⁷⁹ E, para ter uma ideia de como tais perdas foram altas, há que frisar que, como também já se detalhou na introdução, mesmo descontando os navios da Carreira tomados ou destruídos no período pelo curso, os portugueses perderam então mais embarcações que os neerlandeses na Rota do Cabo. Isto apesar de contarem com um século de experiência no percurso e os neerlandeses serem, pelo contrário, principiantes, o que explica que tivessem então registado perdas mais altas que em qualquer período posterior. Mas, insista-se, mais baixas que as dos “veteranos” portugueses na mesma altura, o que mostra bem as deficiências da Carreira da Índia em relação à sua equivalente batava.⁸⁸⁰

Foram estas insuficiências comparativas estruturais da Carreira da Índia – uma rota gerida a partir da Europa, com navios de fabrico europeu – que inviabilizaram uma transferência de recursos navais Europa-Ásia similar à efectuada pelos neerlandeses. Com isso, pode dizer-se que, depois de falhar o esforço de rearmamento e modernização naval “auto-sustentado” do Estado da Índia, falhou a tentativa de compensar esse falhanço a partir da Europa, imitando o que inimigos europeus se mostravam então capazes de fazer. Ou seja, tanto falhou a parte asiática como a europeia do império. Pode dizer-se também que este duplo falhanço bastou para determinar, a partir de dada

879 Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 221-26.

880 Veja-se *ibid.*, 228-29.

altura, o desfecho dos confrontos marítimos luso-neerlandeses na Ásia: independentemente da questão já abordada do melhor armamento e desempenho em combate dos navios batavos, a partir de certo momento a simples desigualdade dos efectivos navais do Estado da Índia e da VOC era suficiente para dissipar quaisquer veleidades portuguesas de vitória, ou tão-só de resistência.⁸⁸¹

As razões por trás deste falhanço não estão completamente esclarecidas. Em 1580, quando se inicia a União Ibérica, a Carreira da Índia vinha das duas melhores décadas da sua história quanto a perdas de navios, com perdas consistentemente baixas, próximas dos níveis neerlandeses posteriores. Este bom período mostra que não havia fatalidade nenhuma que condenasse a Carreira às perdas altas. As duas décadas que se lhe seguiram, por contraste, foram das piores de sempre. Esta mudança súbita deixou a rota numa má posição para acudir à Ásia com reforços navais no princípio do século XVII, como se viu acima. Entre as razões conhecidas da pioria da situação, duas saltam à vista. Por um lado, os problemas graves de carência de madeira para a construção naval enfrentados em Portugal desde o fim do século XVI, que obrigaram ao uso de madeira verde e à consequente baixa de qualidade e idade média das embarcações, como foi mostrado por Leonor Freire Costa.⁸⁸² Por outro, sentiu-se bastante no período um problema antigo, omnipresente nas fontes: a dificuldade de cumprir o apertado calendário da viagem imposto pelo regime das monções no Índico – descrito no primeiro capítulo –, com frequentes partidas tardias nas viagens de ida e de volta. Arguiu-se noutro lugar que, ao contrário do que por vezes se crera, a ameaça do curso neerlandês não esteve por trás destas perigosas partidas tardias, pelo menos no período aqui em estudo.⁸⁸³ Para lá desta constatação, as causas da recorrência do problema ainda

881 Há que dizer, contudo, que não foi apenas em relação aos portugueses que os neerlandeses se mostraram superiores a mobilizar e deslocar recursos navais para a Ásia. Em 1619, uma armada de socorro de seis navios de alto bordo castelhanos que se mandava pela Rota do Cabo às Filipinas naufragou quase toda logo em Gibraltar, matando as veleidades de reconstruir a grande armada aprestada por Juan da Silva em Manila em 1615, de cuja história decepcionante se tratou no quarto capítulo. Boxer, “War and Trade,” 4. Por outro lado, vimos também que uma das razões para a tensão anglo-neerlandesa aquando da efémera aliança das companhias das Índias em 1619-1623 foi precisamente a dificuldade por parte do ingleses de manterem a paridade naval acordada, por não disporem de navios em número equiparável.

882 Costa, *Naus e galeões na ribeira de Lisboa*, 186-94. Chama a atenção que, nas primeiras décadas do século XVII, se tenha mais que uma vez adquirido ou planeado adquirir navios para a Carreira no estrangeiro, sobretudo na Biscaia, mas também na Alemanha. Augusto Salgado, «Portugal e o Atlântico: organização militar e acções navais durante o período filipino (1580-1640)» (tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, 2009), 59-69.

883 Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 223-25.

não foram averiguadas satisfatoriamente, nem foi propósito desta tese fazê-lo.⁸⁸⁴ Não se procurou aqui explicar as causas do mau funcionamento da Carreira da Índia, apenas notar o contributo desse mau funcionamento para o desguarnecimento militar do Estado da Índia frente à VOC e frisar que, sendo um problema de raiz europeia – a Carreira era uma rota gerida a partir da Europa, com navios e tripulações maioritariamente europeus –, tal desmente que todos os problemas do Estado tivessem origem na Ásia, ou numa adaptação demasiado bem sucedida ao contexto militar asiático.

Para além deste importante contributo de um factor “não asiático” como o funcionamento deficiente da Carreira da Índia para as derrotas portuguesas na Ásia frente aos neerlandeses, existe pelo menos outra razão de peso para relativizar a importância para essas derrotas da “orientalização” militar do Estado da Índia: a comparação com as outras guerras da Monarquia Católica com os neerlandeses, fora da Ásia. Ao contrário da Carreira da Índia, já amplamente tratada nesta tese, este é um ponto que apenas pode ser aflorado. Mas crê-se que vale a pena fazer a comparação, pois ela mostra que o que se passou no cenário asiático e tem sido explicado pelas influências “fragilizantes” do meio oriental sobre a cultura naval lusa, apresenta afinal semelhanças com outro cenário, o atlântico, onde tais influências foram nulas. Vimos no subcapítulo atrás que no grosso dos confrontos entre navios de alto bordo portugueses e batavos na Ásia é discernível um padrão que aponta para a proficiência superior dos norte-europeus no combate naval de “novo tipo”, baseado na artilharia. A inexistência deste tipo de combate no Oriente levou a que se atribuisse à in experiência nele dos portugueses na Ásia a sua menor proficiência nos ditos confrontos. Só que tais recontros apresentam semelhanças consideráveis com os confrontos navais coevos entre ibéricos e norte-europeus no Atlântico. Também ali, os navios de alto bordo ibéricos se mostraram comparativamente subartilhados e com um “défice de mobilidade” que não lhes

884 Para esclarecer devidamente a questão, seria preciso estudar ano a ano a história do aprestamento das armadas da Carreira tanto em Lisboa como em Goa. Embora uma investigação aprofundada como essa não fosse o seu objectivo, Edval de Souza Barros, num estudo sobre o Conselho Ultramarino em 1643-1661, seguiu ano a ano a actividade do Conselho relativa ao aprestamento das armadas da Índia em 1643-1652. Uma causa então recorrente de partidas atrasadas foi a dilação régia no despacho dos assuntos orientais, muito lamentada pelo Conselho (que, como Souza Barros demonstrou, valorizava então bastante mais a Ásia que o poder régio, mais “atlantista”). Trata-se no entanto de um período em que a Carreira e o Estado da Índia estavam já muito diminuídos e empobrecidos, presumindo-se por isso que seriam, em princípio, mais facilmente negligenciáveis pela Coroa que no passado. Edval de Souza Barros, *«Negócios de tanta importância»: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Índico (1643-1661)* (Lisboa: CHAM, 2008), 129-212.

permitiu contrariar a desvantagem através do recurso tradicional à abordagem. É pelo menos esse o retrato que emerge das descrições bem conhecidas das duas batalhas navais mais famosas do tempo da União Ibérica: os confrontos no Canal da Mancha com a “Invencível Armada”, em 1588, e a chamada batalha de Downs, também na Mancha, entre neerlandeses e ibéricos em 1639. Com a diferença que no Atlântico não se estivera, como na Ásia, confinado por um século a um tipo de guerra naval mais tradicional, o argumento invocado para justificar o desempenho insatisfatório dos portugueses no Oriente. As similitudes encontradas, apesar disso, entre os dois cenários, apontam para que houvesse outras razões para o desempenho inferior frente aos norte-europeus que não apenas a da desadequação de um aparelho militar vocacionado para actuar no contexto asiático e impreparado assim para enfrentar inimigos vindos de alhures. Portugueses – e castelhanos – foram demasiadas vezes navalmente inferiores a norte-europeus tanto na Ásia como no Atlântico e parece por isso limitativo responsabilizar exclusivamente a influência “oriental” pelas derrotas lusas no mar frente à VOC. Elas ganham em ser vistas antes como manifestações de um fenómeno detectável em várias partes do globo, não apenas na Ásia: o da dificuldade ibérica de fazer navalmente frente aos norte-europeus a partir do fim do século XVI.

Similarmente, vimos que se entendeu que o recurso da navegação portuguesa a embarcações ligeiras para fugir ao corso da VOC reflectiria o grau de “orientalização” dos portugueses no Oriente, dadas as semelhanças com os estratagemas da navegação asiática para fazer frente ao mesmo problema. Só que, mais uma vez, este cenário não tem nada de especificamente “oriental”, antes reproduz uma situação similar no Atlântico. Também aí a navegação lusa sofreu bastante às mãos do corso neerlandês, sobretudo a partir da fundação da congénere atlântica da VOC, a WIC, em 1621. Pelas informações quantitativas disponíveis, aliás, as perdas portuguesas para o corso batavo no Atlântico parecem ter sido superiores, em termos absolutos, às sofridas no Oriente.⁸⁸⁵

885 Veja-se, por exemplo, o alto número de embarcações da navegação do Brasil tomadas pela companhia das Índias Ocidentais neerlandesa em 1630-36 em comparação com as tomadas pela VOC na Ásia, quer com aquelas apuradas para esta tese, quer mesmo com as apuradas por George Bryan Souza para o período posterior a 1625. Mello, *Olinda restaurada*, 449. Souza, “Commerce and Capital,” 340–47. A diferença é considerável e pode também ter que ver com a natureza dos levantamentos de perdas levados a cabo nesta tese e, previamente, por Bryan Souza. Em ambos os casos trata-se apenas de amostras, tão exaustivas quanto possível, mas às quais podem ter escapado um número de perdas que se ignora. Por outro lado, o foco dos dois levantamentos foram navios desigados expressamente como portugueses, onde o corso neerlandês podia atacar também navios asiáticos provindos ou destinados a portos lusos. De qualquer modo, o que importa reter é o alto número de perdas da navegação portuguesa atlântica para o corso neerlandês, no mínimo comparável ao das perdas na Ásia. Note-se que o fenómeno tinha precedentes. Levantamentos disponíveis de perdas para o corso francês nas quatro primeiras décadas

Mais, o perfil da navegação perseguida nas duas regiões foi semelhante, pois, em ambos os casos, para se lidar com a ameaça de corso se recorreu, não à protecção armada, mas a navios ligeiros pensados não para enfrentar os corsários, mas para lhes escapar. No Atlântico, foram apropriadamente designados “caravelas de fugir”, em homenagem à sua principal aptidão – e que repetia apenas o estratagema praticado pela navegação portuguesa e asiática no Oriente (as caravelas mal armadas sempre haviam sido o vaso preferido pela navegação lusa no Atlântico, pelo que não se pode falar de um efeito comparável ao do corso da VOC na Ásia, que forçou o abandono das grandes naus lusas; no entanto, há que notar que o período 1615-1623, que foi em grande parte ainda de paz no Atlântico, assistira a um grande recuo da sua utilização, que voltou a aumentar com a conjuntura de guerra trazida pela criação da WIC).⁸⁸⁶

Por outras palavras, verificou-se que aquilo que poderia, à primeira vista, ser atribuído à afinidade entre uma navegação asiática e uma navegação portuguesa “asiatizada” por uma imersão secular no meio marítimo oriental, se observou também num meio, o Atlântico, onde tal imersão não se verificou. Em ambos os casos, as únicas alternativas concebíveis às caravelas de fugir atlânticas ou às galeotas, patachos e navetas da Ásia seria ou a navegação mercante armar-se por si própria, aprestando grandes navios redondos bem artilhados capazes de defenderem-se sozinhos, ou o reino português garantir a sua protecção, organizando comboios de navios escoltados por grandes veleiros redondos de guerra, seguindo o modelo tanto da marinha mercante neerlandesa na Europa, como da *Carrera de Indias* castelhana no Atlântico. O primeiro caso nunca se verificou. Quanto ao segundo, são bem conhecidos os projectos inconsequentes de a Monarquia Católica enquadrar a navegação portuguesa atlântica segundo o modelo castelhano, concentrando a navegação Portugal-Brasil em frotas escoltadas por galeões, algo que só os Bragança conseguirão fazer, nas últimas décadas do século XVII.⁸⁸⁷ Na Ásia, esta tese mostrou que tal falhanço teve um equivalente na tentativa frustrada de montar um sistema de escoltas semelhante nas rotas entre a Índia e o Extremo Oriente na viragem da primeira para a segunda década do século XVII – um paralelo que mostra as potencialidades deste tipo de visão comparativa e que aponta

do século XVI e para o inglês nas duas últimas, mostram um já então alto número de navios lusos perdidos para inimigos norte-europeus. Ana Maria Pereira Ferreira, *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI* (Redondo: Patrimonia Historica, 1995), 349–70. Andrews, *Elizabethan Privateering*, 243–73.

⁸⁸⁶ Costa, *Império e grupos mercantis*, 46.

⁸⁸⁷ Mello, *Olinda restaurada*, 87–138. Costa, *Império e grupos mercantis*, 42–49, 71–103.

para uma dificuldade de armar navios de alto bordo comum à Ásia e ao Atlântico.

Os três subcapítulos acima visaram apontar tanto os argumentos a favor, como as lacunas quer de uma explicação das derrotas portuguesas na Ásia frente ao neerlandeses baseada na ideia de Sanjay Subrahmanyam de valorizar factores asiáticos negligenciados, quer de outra que, com base no trabalho de Vítor Rodrigues sobre o século XVI, as atribua sobretudo à desadequação à guerra europeia de um aparelho militar “orientalizado” ao longo de Quinhentos. Se vimos que houve, de facto, derrotas lusas frente a asiáticos que ajudaram os batavos, mas foram negligenciadas pela historiografia, observámos também que, pelo menos no campo da guerra naval em mar aberto, a superioridade neerlandesa não pode ser explicada assim. Por outro lado, constatou-se que se esta superioridade naval teve como uma das suas causas indiscutíveis a “asiatização” prévia do aparelho naval do Estado da Índia, também teve um importante factor “não asiático” por trás, a incapacidade da Carreira da Índia de garantir satisfatoriamente a deslocação dos reforços navais mobilizados pela metrópole para acudir ao Oriente. Notou-se adicionalmente a existência de paralelos evidentes entre os reveses navais portugueses frente aos neerlandeses na Ásia e aqueles experimentados tanto por portugueses como castelhanos no Atlântico, onde não se pode argumentar que tenha havido uma “asiatização” do aparelho naval ibérico.

Isto traz-nos ao que ficou por fazer: aferir o contributo efectivo para os problemas experimentados pelos portugueses frente aos neerlandeses na Ásia da inferioridade naval que parece ter caracterizado globalmente no período a navegação ibérica frente à norte-europeia, mas que é poucas vezes analisada em conjunto de modo satisfatório, por razões evidentes de “fragmentação” historiográfica. A comparação que se esboçou com a situação no Atlântico e que precisaria, sem dúvida, de ser aprofundada, aponta para as potencialidades (e dificuldades...) desta abordagem. Como se viu no primeiro capítulo, a posição por excelência da historiografia naval internacional dominante, de língua inglesa, é de há muito que as derrotas portuguesas navais no período em estudo seriam explicáveis pela sua integração na tradição naval da Europa do Sul, ou tão-só ibérica, dada como ultrapassada no fim do século XVI pela da Europa do Norte. O que ficou por aferir neste trabalho foi precisamente a validade para o tema em estudo de tal perspectiva, assente na noção de uma diferença essencial de aptidão naval entre a Europa do Sul e do Norte surgida no fim do século XVI, e fundada

na produtividade desde então superior das indústrias de construção naval e armamento do Norte.⁸⁸⁸

Ora, constatados os importantes paralelos já referidos entre a situação naval dos portugueses face aos neerlandeses no Atlântico e no Oriente, uma análise dos conflitos luso-batavos na Ásia no quadro da guerra global não apenas luso-neerlandesa como também ibero-neerlandesa, aparece como um modo óbvio de investigar explicações dos insucessos portugueses frente à VOC que possam complementar aquelas sugeridas até agora pela historiografia existente. Tal impõe sair dos limites ainda muito rígidos da historiografia, por um lado daqueles que separam o estudo do Estado da Índia do resto do império português, por outro dos que separam a história de Portugal da do resto da Monarquia Católica durante o período da União Ibérica. Não houve espaço para fazê-lo nesta tese, por razões óbvias de viabilidade da investigação. Mas crê-se que ficou pelo menos demonstrada a necessidade de alargamento dos horizontes tradicionais da investigação.⁸⁸⁹ Das hipóteses que se discutiu atrás, tanto a explicação de inspiração “Subrahmanyana” – justificação das derrotas portuguesas pela influência das circunstâncias asiáticas – como aquela de matriz mais “Parkeriana” – justificação das derrotas pela influência militar asiática – colocam, de maneiras diferentes, a causa das ditas derrotas na Ásia. Nesta conclusão, argumentou-se que, não sendo nenhuma das hipóteses inexacta, são ambas insuficientes enquanto explicações. Comparar o que aconteceu na Ásia com ocorrências similares alhures parece ser uma maneira viável de complementá-las com a análise de outros factores possíveis de insucesso.

888 Sem falar das próprias diferenças económicas que se começaram então a cavar entre o norte e o sul do continente europeu (num processo designado às vezes por “pequena divergência”, em referência à “grande divergência” entre Ocidente e Oriente).

889 Para tentativas de levar a cabo o difícil trabalho de analisar integradamente as partes atlântica e asiática do império português, ver Bethencourt, “Configurações.” Costa, *Império e grupos mercantis*. João Paulo Oliveira e Costa, José Damião Rodrigues, e Pedro Aires Oliveira, *História da expansão e do império português* (Lisboa: A Esfera dos Livros, 2014), 101-99.

Bibliografia

Fontes manuscritas

Arquivo Nacional da Torre do Tombo, Lisboa

Governo do Estado da Índia: Livros das Monções, livros 21-23.

Nationaal Archief, Den Haag

Verenigde Oost-Indische Compagnie, n°s 1058, 1072, 1075, 1083.

Fontes impressas

- Abreu y Bertodano, J.A., ed. *Colección de los Tratados de paz, alianza, neutralidad, garantia...* Vol. I-I. Madrid, 1740.
- A.C., ed. «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia». *Anais do Clube Militar Naval CXX* (Janeiro-Março de 1990): 109–24.
- , ed. «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia». *Anais do Clube Militar Naval CXXI* (Janeiro-Março de 1991): 87–161.
- , ed. «Subsídios para o estudo da Carreira da Índia». *Anais do Clube Militar Naval CXXIII* (Outubro-Dezembro de 1993): 869–918.
- Albuquerque, Luís de, ed. *Relações da Carreira da Índia*. Lisboa: Alfa, 1989.
- Artijkelen van 't bestandt, ghesloten ende gheconcludeert voor XII iaren....* Antwerp, sem data.
- Birdwood, George, e William Foster, eds. *The Register of Letters Etc. of the Governor and Company of Merchants of London Trading into the East Indies, 1600-1619*. London: Bernard Quartich, 1893.
- Blair, Emma Helen, e James Alexander Robertson, eds. *The Philippine Islands, 1493-1898: 1609-1616. Explorations by Early Navigators, Descriptions of the Islands and Their Peoples, Their History and Records of the Catholic Missions...* Vol. XVII (1609–16). Cleveland, Ohio: The Arthur H. Clark Company, 1904.
- Bocarro, António. *Década 13 da história da Índia*. Editado por Rodrigo José de Lima Felner. 2 vols. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876.
- Boletim da Filмотeca Ultramarina Portuguesa* 4. Vol. 4, 1955.
- Bontekoe, Willem Ysbrandsz. *Journalen van de gedenckwaerdige reizen van Willem Ijsbrantsz. Bontekoe, 1618-1625*. Editado por G.J. Hoogewerff. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1952.
- Booy, A. de, ed. *De derde reis van de VOC naar Oost-Indië onder het beleid van Admiraal Paulus van Caerden, uitgezeild in 1606*. 2 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1968.
- Brito, Bernardo Gomes de, ed. *História Trágico-Marítima*. Vol. II. Lisboa: Edições Afrodite, 1972.
- Carletti, Francesco. *Voyage autour du Monde de Francesco Carletti (1594-1606)*. Editado por Paolo Carile. Paris: Éditions Chandeigne, 1999.
- Cocks, Richard. *Diary of Richard Cocks, Cape-Merchant in the English Factory in Japan, 1615-1622: With Correspondence*. Editado por Edward Maunde Thompson. 2 vols. London: The Hakluyt Society, 1883.
- Colenbrander, Herman Theodoor, e ood.P. Coolhaas, eds. *Jan Pietersz. Coen: bescheiden omtrent zijn bedrijf in Indië*. 7 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1919-1953.
- Colín, Francisco. *Labor evangélica de los obreros de la Compañía de Jesús en las Islas Filipinas*. Editado por Pablo Pastells. Barcelona: Imprenta y Litografía de Henrich y Compañia, 1904.
- Commelin, Izaak, ed. *Begin ende voortganch van de Nederlantsche geoctroyeerde Oost-Indische Compagnie...* 4 vols. Amsterdam, 1646.
- Coolhaas, W.P., ed. *Generale missiven van Gouverneurs-Generaal en Raden aan Heren XVII der Verenigde Oostindische Compagnie*. Vol. I. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1960.

- , ed. *Pieter van den Broecke in Azië*. 2 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1962.
- , ed. «Een bron van het historische gedeelte van Hugo de Groot's *De Jure Praedae*.» *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap* 79 (1965): 415–540.
- Costa, João Paulo Oliveira e, e Ana Fernandes Pinto, eds. *Cartas ânuas do Colégio de Macau (1594-1627)*. Macau: Comissão Territorial de Macau para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses-Fundação Macau, 1999.
- Couto, Diogo do. *Da Ásia de Diogo do Couto. Dos feitos que os portugueses fizeram no descobrimento dos mares e terras do Oriente*. Vol. XII. Lisboa: Regia Officina Typografica, 1788.
- Dam, Pieter van. *Beschrijvinge van de Oostindische Compagnie*. Editado por F.W. Stapel. 7 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1927.
- Dunlop, Hendrik, ed. *Bronnen tot de geschiedenis der Oostindische Compagnie in Perzië*. Vol. I. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1930.
- Durão, António. «Hystorya dos cercos que os Olandezes puzerão à Fortaleza de Mozambique o anno de 607 e 608...» Editado por António Meyrelles de Souto. *Studia* 12 (1963): 463–548.
- Foreest, Jhr. H.A. van, e A. de Booy, eds. *De vierde schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Wilkens en Jacob van Neck (1599-1604)*. 2 vols. s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1980.
- Foster, William, ed. *The English Factories in India, 1618-1621. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*. Oxford: Clarendon Press, 1906.
- , ed. *The English Factories in India, 1622-1623. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*. Oxford: Clarendon Press, 1908.
- , ed. *The English Factories in India, 1624-1629. A Calendar of Documents in the India Office, British Museum and Public Record Office*. Oxford: Clarendon Press, 1909.
- , ed. *The Voyages of Sir James Lancaster to Brazil and the East Indies, 1591-1603*. London: The Hakluyt Society, 1940.
- Grotius, Hugo. *Commentary on the Law of Prize and Booty*. Editado por Martine Julia Van Ittersum. Indianapolis: Liberty Fund, 2006.
- Gune, V.T., ed. *Assentos Do Conselho Da Fazenda (Proceedings of the Revenue Council at Goa), 1613-1621*. Goa: Government Printing Press, 1979.
- Heeres, J.E., ed. «Corpus diplomaticum Neerlandico-Indicum. Eerste deel, 1596-1650.» *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* LVII (1907).
- , ed. *Dagh-register gehouden int Casteel Batavia vant passerende daer ter plaetse als over geheel Nederlandts-India anno 1624-1629*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1896.
- IJzerman, J.W., ed. *De reis om de wereld door Olivier van Noort, 1598-1601*. 2 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1926.
- Jacobs, Hubert, ed. *Documenta Malucensia*. Vol. II. Rome: Jesuit Historical Institute, 1980.
- Jonge, J.K.J. de, ed. *De opkomst van het Nederlandsch gezag in Oost-Indië (1595-1610): verzameling van onuitgegeven stukken uit het Oud-Koloniaal Archief*. 3 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1862.
- , ed. *De opkomst van het Nederlandsch gezag over Java: verzameling van onuitgegeven stukken uit het Oud-koloniaal archief*. Vol. I. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1869.
- Keuning, J., ed. *De tweede schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Jacob Cornelisz. van Neck en Wybrant Warwijck, 1598-1600*. 5 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1938-1949.
- Leite, José Gervásio, ed. *Comentários do grande capitão Rui Freire de Andrada*. Lisboa: Agência Geral das Colónias, 1940.
- Linschoten, Jan Huygen van. *Itinerario, voyage, ofte schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien, 1579-1592*. Editado por J.C.M. Warnsinck. Vol. IV. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1939.
- Lobo, Jerónimo. *Itinerário, e outros escritos inéditos*. Editado por M. Gonçalves da Costa. Porto: Livraria Civilização, 1971.

- Maldonado, Maria Hermínia, ed. *Relação das náos e armadas da Índia com os sucesos dellas que se puderam saber, para noticia e instrucção dos curiozos, e amantes da história da Índia*. Coimbra: Biblioteca Geral da Universidade, 1985.
- Mocquet, Jean. *Voyage à Mozambique et Goa: la relation de Jean Mocquet (1607-1610)*. Editado por Dejanirah Couto e Xavier de Castro. Paris: Éditions Chandeigne, 1996.
- Moree, Perry, ed. *Dodo's en galjoenen - de reis van het schip Gelderland naar Oost-Indie, 1601-1603*. Zutphen: Walburg Pers, 2001.
- Opstall, M.E. van, ed. *De reis van de vloot van Pieter Willemsz Verhoeff naar Azië, 1607-1612*. 2 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1972.
- Pais, Simão Ferreira. *De Bartolomeu Dias a Vasco da Gama – as famosas armadas da Índia, 1496-1650*. Editado por Nuno Castro. Barcelos: Livraria Civilização, 1997.
- Parmentier, Jan, Karel Davids, e John Everaert, eds. *Peper, Plancius en porselein. De reis van het schip Swarte Leeuw naar Atjeh en Bantam, 1601-1603*. Zutphen: Walburg Pers, 2003.
- Pato, Raymundo Antonio de Bulhão, e António da Silva Rego, eds. *Documentos remetidos da Índia ou Livros das Monções*. 10 vols. Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias-Imprensa Nacional, 1880-1982.
- Peres, Damião, ed. *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*. Vol. I. Porto, 1937.
- , ed. «Naufrágio das naus S. José, S. Tereza e S. Carlos, 1625.» Em *Viagens e naufrágios célebres dos séculos XVI, XVII e XVIII*, I: 17–20. Porto, 1937.
- Pissurlencar, Panduronga S. S., ed. *Assentos do Conselho de Estado*. Vol. I. Bastorá, Goa: Tipografia Rangel, 1953.
- Prakash, Om, ed. *The Dutch Factories in India 1617-1623: A Collection of Dutch East India Company Documents Pertaining to India*. New Delhi: Munshiram Manoharlal, 1984.
- , ed. *The Dutch Factories in India 1624-1627: A Collection of Dutch East India Company Documents Pertaining to India*. New Delhi: Manohar, 2007.
- Purchas, Samuel, ed. *Hakluytus Posthumus, Or, Purchas His Pilgrimes...* Vol. III. Glasgow: J. MacLehose and Sons, 1905.
- , ed. «A Journall of a Voyage Made by the Pearle to the East-India, Wherein Went as Captaine Master Samuel Castelton of London, and Captaine George Bathurst as Lieutenant: Written by John Tatton, Master.» Em *Hakluytus Posthumus, Or, Purchas His Pilgrimes... III*, III:343–54. Glasgow: J. MacLehose and Sons, 1905.
- Pyrard, François, e François Martin. *Voyage de Pyrard de Laval aux Indes orientales (1601-1611)... suivi en annexe de la Relation du voyage des Français à Sumatra de François Martin de Vitre 1601-1603*. Editado por Xavier de Castro. 2 vols. Paris: Chandeigne, 1998.
- Rego, António da Silva, ed. *Documentação ultramarina portuguesa*. Vols. I-II. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960-1962.
- Rietbergen, P.J.A.N., ed. *De eerste landvoogd Pieter Both, 1568-1615: Gouverneur-generaal van Nederlands-Indië, 1609-1614*. 2 vols. Zutphen: Walburg Pers, 1987.
- Rijperman, H.P.P., ed. *Resolutiën der Staten-Generaal van 1576 tot 1609*. Vol. XII. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1950.
- Rivara, J.H. da Cunha, ed. *Archivo portuguez oriental*. Vols. I–2, III-1, III-2. Nova Goa: Imprensa Nacional, 1861-1876.
- Rouffaer, G.P., e J.W. Ijzerman, eds. *De eerste schipvaart der Nederlanders naar Oost-Indië onder Cornelis de Houtman, 1595-1597: journalen, documenten en andere bescheiden*. 3 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1915-1929.
- Santos, João dos. *Etiópia oriental e vária história de cousas notáveis do Oriente*. Editado por Manuel Lobato. Lisboa: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1999.
- Schütte, Josef Franz, ed. *Monumenta Historica Japoniae*. Vol. I. Roma: Inst. Histor. Soc. Iesu, 1975.
- Sérgio, António, ed. *Naufrágios e combates no mar; textos seleccionados, anotados, comentados e acompanhados de um estudo*. Vol. II. Lisboa: Editorial Sul, 1958.

- , ed. «Naufrágio da nau S. João Baptista no Cabo de Boa Esperança no ano de 1622.» Em *Naufrágios e combates no mar; textos seleccionados, anotados, comentados e acompanhados de um estudo*, II: 7–74. Lisboa: Editorial Sul, 1958.
- Sousa, Manuel de Faria e. *Ásia Portuguesa*. Vol. VI. Porto: Livraria Civilização, 1947.
- Tiele, P.A., ed. «Documenten voor de geschiedenis der Nederlanders in het Oosten.» *Bijdragen en mededeelingen van het Historisch Genootschap* 6 (1883): 222–376.
- , ed. *Bouwstoffen voor de geschiedenis der Nederlanders in den Maleischen Archipel*. Vol. I. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1886.
- Unger, W.S., ed., *De oudste reizen van de Zeeuwen naar Oost-Indië, 1598-1604*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1948.
- Vermont, Henry Stevens of, e George Birdwood, eds. *The Dawn of British Trade to the East Indies as Recorded in the Court Minutes of the East India Company, 1599-1603*. London: Henry Stevens & Son, 1886.
- Warnsinck, J.C.M., ed. *De reis om de wereld van Joris van Spilbergen, 1614-1617*. 2 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1943.
- Wieder, F.C., ed. *De reis van Mahu en De Cordes door de straat van Magalhães naar Zuid-Amerika en Japan, 1598-1600*. 3 vols. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1923.
- , ed. *De reis van Joris van Spilbergen naar Ceylon, Atjeh en Bantam 1601-1604*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1933.

Estudos

- Afonso, Simonetta Luz, ed. *Nossa Senhora dos Mártires: a última viagem*. Lisboa: Verbo-EXPO 98, 1998.
- Albuquerque, Luís de, ed. *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*. 2 vols. Lisboa: Editorial Caminho, 1994.
- Albuquerque, Luís de, e Inácio Guerreiro, eds. *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa. Actas*. Lisboa: Instituto de Investigação Científica Tropical-Centro de Estudos e Cartografia Antiga, 1985.
- Alcalá-Zamora y Queipo de Llano, José. «Velas y cañones en la política septentrional de Felipe II.» *Revista de Historia Jerónimo Zurita* 23–24 (1970-1971): 225–44.
- . *España, Flandes y el Mar del Norte, 1618-1639*. 2ª ed. Madrid: Centro de Estudios Políticos y Constitucionales, 2001.
- Alves, Jorge Manuel dos Santos. *O domínio do norte de Samatra: a história dos sultanatos de Samudera-Pacém e de Achém, e das suas relações com os Portugueses, 1500-1580*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1999.
- . *Um porto entre dois impérios: estudos sobre Macau e as relações luso-chinesas*. Macau: Instituto Português do Oriente, 1999.
- . «O princípio do estabelecimento dos portugueses em Macau (1555-1565).» Em *Um porto entre dois impérios: estudos sobre Macau e as relações luso-chinesas*, 51–102. Macau: Instituto Português do Oriente, 1999.
- . «Samatra.» Em *História dos portugueses no Extremo Oriente*, editado por A.H. de Oliveira Marques, I– 2: 77–124. Lisboa: Fundação Oriente, 2000.
- Andaya, Leonard. *The World of Maluku: Eastern Indonesia in the Early Modern Period*. Honolulu: University of Hawaii Press, 1993.
- Andrade, Tonio. «An Accelerating Divergence? The Revisionist Model of World History and the Question of Eurasian Military Parity: Data from East Asia.» *Canadian Journal of Sociology* 36, nº 2 (2011): 185–208.
- . «Was the European Sailing Ship a Key Technology of European Expansion?: Evidence from East Asia.» *International Journal of Maritime History* 23, nº 2 (2011): 17–40.
- Andrews, K.R. *Elizabethan Privateering. English Privateering During the Spanish War, 1585-1603*. Cambridge: Cambridge University Press, 1964.
- . *Trade, Plunder and Settlement. Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480-1630*. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- Aparício, João Paulo, e Paula Pelúcia Aparício. «As relações das armadas e a Carreira da Índia:

- contribuições para uma análise crítica.» Em *Ars nautica: Fernando Oliveira e o seu tempo, humanismo e arte de navegar no renascimento europeu (1450-1650)*. *Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia*, editado por Francisco Contente Domingues e Inácio Guerreiro, 527–44. Cascais: Patrimonia, 1999.
- Azevedo, Maria de Fátima Ferros de. «Uma viagem da Índia para o reino em 1605-1607: as relações inéditas de Nicolau de Orta Rebelo e de Antão Mesquita.» Tese de licenciatura, 2 vols., Universidade de Lisboa, 1964.
- Barata, José Alberto Leitão. «A Rota portuguesa do Japão (1571–1639).» *Mare Liberum*, nº 2 (1991): 49–54.
- . *Os senhores da navegação: o domínio português dos mares da Ásia por meados do século XVI*. Cascais: Câmara Municipal de Cascais, 2003.
- Barendse, R.J. «Shipbuilding in Seventeenth-Century Western India.» *Itinerario* 19, nº 3 (1995): 175–95.
- . *The Arabian Seas: The Indian Ocean World of the Seventeenth Century*. Armonk, N.Y.: M.E. Sharpe, 2002.
- . «Blockade: Goa and its Surroundings, 1638-1654.» Em *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, editado por Ernst van Veen e Leonard Blussé, 232–66. Leiden: CNWS Publications, 2005.
- . *Arabian Seas, 1700-1763*. 4 vols. Leiden: Brill, 2009.
- Barros, Edval de Souza. «Negócios de tanta importância»: o Conselho Ultramarino e a disputa pela condução da guerra no Atlântico e no Índico (1643-1661). Lisboa: CHAM, 2008.
- Bertrand, Romain. «Des gens inconvenants. Javanais et Néerlandais à l'aube de la rencontre impériale.» *Actes de la recherche en sciences sociales*, nº 171–72 (Março de 2008): 104–21.
- Bethencourt, Francisco. «Configurações do império.» Em *História da expansão portuguesa*, editado por Francisco Bethencourt e Kirti N. Chaudhuri, II: 276–386. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.
- . «Low Cost Empire. Interaction between the Portuguese and Local Societies in Asia.» Em *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, editado por Ernst van Veen e Leonard Blussé, 108–30. Leiden: CNWS Publications, 2005.
- Bethencourt, Francisco, e Kirti N. Chaudhuri, eds. *História da expansão portuguesa*. Vol. II. Lisboa: Círculo de Leitores, 1998.
- Béthencourt Massieu, Antonio de, ed. *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional «Canarias y el Atlántico, 1580-1648»*. Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, 2001.
- Black, Jeremy. *European Warfare, 1494-1660*. London: Routledge, 2002.
- . *War in European History, 1494-1660*. Washington, D.C.: Potomac Books, Inc., 2006.
- Blanco, Maria Manuela Sobral. «Os holandeses e o império português do Oriente: 1595-1641.» Tese de licenciatura, 2 vols., Universidade de Lisboa, 1974.
- . «O Estado Português da Índia: da rendição de Ormuz à perda de Cochim (1622-1663).» Tese de doutoramento, 2 vols., Universidade de Lisboa, 1992.
- Blanco Núñez, José María. *Reconquista da Bahia 1625. Portugueses e espanhóis na defesa do Brasil*. Lisboa: Tribuna da História, 2006.
- Blussé, Leonard. «Brief Encounter at Macao.» *Modern Asian Studies* 22, nº 3 (1988): 647–64.
- . «Divesting a Myth: Seventeenth Century Dutch-Portuguese Rivalry in the Far East.» Em *Vasco da Gama and the Linking of Europe and Asia*, editado por Anthony R. Disney e Emily Booth, 387–402. New Delhi: Oxford University Press, 2000.
- . «De Chinese nachtmerrie – Een terugtocht en twee nederlagen.» Em *De Verenigde Oost-Indische Compagnie: tussen oorlog en diplomatie*, editado por G.J. Knaap e Gerke Teitler, 209–37. Leiden: KITLV Uitgeverij, 2002.
- , ed. *Around and About Formosa: Essays in Honor of Professor Ts'ao Yung-Ho*. Taipei: Ts'ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003.
- Blussé, Leonard, e Jaap de Moor. *Nederlanders overzee: De eerste vijftig jaar, 1600-1650*. Franeker: T. Wever, 1983.

- Blussé, Leonard, e Ilonka Ooms, eds. *Kennis en compagnie: de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de moderne wetenschap*. Amsterdam: Uitgeverij Balans, 2002.
- Blussé, Leonard, Frans-Paul van der Putten, e Hans Vogel, eds. *Pilgrims to the Past: Private Conversations with Historians of European Expansion*. Leiden: Research School CNWS, School of Asian, African and Amerindian Studies, 1996.
- Borschberg, Peter. «The Seizure of the Santo António at Patani. VOC Freebooting, the Estado da India and Peninsular Politics, 1602-1609.» *Journal of the Siam Society* 90, nº 1–2 (2002): 59–72.
- . «The Seizure of the Sta. Catarina Revisited: The Portuguese Empire in Asia, VOC Politics and the Origins of the Dutch-Johor Alliance (1602–C. 1616).» *Journal of Southeast Asian Studies* 33, n. 1 (2002): 31–62.
- . «A Luso-Dutch Naval Confrontation in the Johor River Delta 1603.» *Zeitschrift der Deutschen Morgenländischen Gesellschaft* 153, nº 1 (2003): 157–75.
- , ed. *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*. Wiesbaden-Lisboa: Harrassowitz Verlag-Fundação Oriente, 2004.
- . «Security, VOC Penetration and Luso-Spanish Co-operation: The Armada of Philippine Governor Juan de Silva in the Straits of Singapore, 1616.» Em *Iberians in the Singapore-Melaka Area and Adjacent Regions (16th to 18th Century)*, editado por Peter Borschberg, 35–62. Wiesbaden-Lisboa: Harrassowitz Verlag-Fundação Oriente, 2004.
- . *The Singapore and Melaka Straits: Violence, Security and Diplomacy in the 17th Century*. Leiden: KITLV Press, 2010.
- Bouchon, Geneviève. *Inde découverte, Inde retrouvée, 1498-1630. Études d'histoire indo-portugaise*. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian-Centro Cultural Português, 1999.
- . «L'évolution de la piraterie sur la côte malabare au cours du XVIe siècle.» Em *Inde découverte, Inde retrouvée, 1498-1630. Études d'histoire indo-portugaise*, 271–89. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian-Centro Cultural Português, 1999.
- Boxer, C.R. «European Rivalry in the Indian Seas, 1600–1700.» *The Mariner's Mirror* 14, nº 1 (1928): 13–25.
- . «Nuno Álvares Botelho e a sua armada de alto bordo, 1624-1625: relação contemporânea, inédita, na Biblioteca Nacional de Lisboa.» *Revista de História* XVI (1928): Separata.
- . «Uma desconhecida vitória naval portuguesa no século XVII.» *Boletim da Agência Geral das Colónias* 52 (1929): separata.
- . «Dom Francisco da Gama, Conde da Vidigueira, e a sua viagem para a Índia no ano de 1622.» *Anais do Club Militar Naval*, nº 5–6 (Junho de 1930): separata.
- . *Breve relação da vida e feitos de Lopo e Inácio Sarmiento de Carvalho: grandes capitães que no seculo XVII honraram Portugal no Oriente*. Macau: Imprensa Nacional, 1940.
- . «Portuguese and Spanish Rivalry in the Far East during the 17th Century (I).» *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, nº 2 (Dezembro de 1946): 150–64.
- . «Portuguese and Spanish Rivalry in the Far East during the 17th Century (II).» *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, nº 1 (Abril de 1947): 91–105.
- . *Fidalgos in the Far East, 1550-1770*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1948.
- . *The Christian Century in Japan, 1549-1650*. Berkeley: University of California Press, 1951.
- . «The Action Between Pater and Oquendo, 12 September 1631.» *The Mariner's Mirror* 45, nº 3 (1959): 179–99.
- . *The Great Ship from Amacon. Annals of Macao and the Old Japan Trade, 1555-1640*. Lisboa: Centro de Estudos Históricos Ultramarinos, 1960.
- . *Francisco Vieira de Figueiredo: A Portuguese Merchant-Adventurer in South East Asia, 1624-1667*. 's Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1967.
- . «The Papers of Martin de Bertendona, A Basque Admiral of Spain's Golden Age, 1586-1604.» *The Indiana University Bookman*, nº 10 (1969): 3–23.

- . *From Lisbon to Goa, 1500-1750: Studies in Portuguese Maritime Enterprise*. Aldershot: Variorum, 1984.
- . «Moçambique Island and the “Carreira da Índia”.» Em *From Lisbon to Goa, 1500-1750: Studies in Portuguese Maritime Enterprise*, artigo III. Aldershot: Variorum, 1984.
- . «On a Portuguese Carrack’s Bill of Lading in 1625.» Em *From Lisbon to Goa, 1500-1750: Studies in Portuguese Maritime Enterprise*, artigo VII. Aldershot: Variorum, 1984.
- . *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia, 1500-1750*. Aldershot: Ashgate-Variorum, 1985.
- . «Anglo-Portuguese Rivalry in the Persian Gulf, 1615-1635.» Em *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia, 1500-1750*, artigo I. Aldershot: Ashgate-Variorum, 1985.
- . «War and Trade in the Indian Ocean and the South China Sea, 1600-1650.» Em *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia, 1500-1750*. Aldershot: Ashgate-Variorum, 1985.
- . *Portuguese Merchants and Missionaries in Feudal Japan, 1543-1640*. Aldershot: Variorum, 1986.
- . «The Affair of the ‘Madre de Deus’. A Chapter in the History of the Portuguese in Japan.» Em *Portuguese Merchants and Missionaries in Feudal Japan, 1543-1640*, artigo I. Aldershot: Variorum, 1986.
- . *Estudos para a história de Macau: séculos XVI a XVIII*. 2 vols. Lisboa: Fundação Oriente, 1991.
- . «A derrota dos holandeses em Macau no ano de 1622. Subsídios inéditos. Pontos controversos. Informações novas.» Em *Estudos para a história de Macau: séculos XVI a XVIII*, I: 67–102. Lisboa: Fundação Oriente, 1991.
- . «Ataque dos holandeses a Macau em 1622. ‘Relação’ inédita do Padre Fr. Álvaro do Rosário. Publicada com algumas notas colhidas em fontes inglesas e holandesas.» Em *Estudos para a história de Macau: séculos XVI a XVIII*, I: 57–66. Lisboa: Fundação Oriente, 1991.
- . «Subsídios para a história dos Capitães-Gerais e Governadores de Macau (1557-1770).» Em *Estudos para a história de Macau: séculos XVI a XVIII*, I: 195–281. Lisboa: Fundação Oriente, 1991.
- . «The 24th of June 1622. A Portuguese Feat of Arms.» Em *Estudos para a história de Macau: séculos XVI a XVIII*, I: 43–56. Lisboa: Fundação Oriente, 1991.
- Boxer, C.R., e J.A. Frazão de Vasconcelos. *André Furtado de Mendonça, 1558-1610*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1955.
- Boyajian, James C. *Portuguese Trade in Asia under the Habsburgs, 1580–1640*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 1993.
- Brouwer, C.G. *Cauwa ende comptanten: de Verenigde Oostindische Compagnie in Jemen, 1614-1655 / Cowha and Cash: The Dutch East India Company in Yemen, 1614-1655*. Amsterdam: D’Fluyte Rarob, 1988.
- Bruijn, J.R. *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Columbia: University of South Carolina Press, 1993.
- Bruijn, J.R., F.S. Gaastra, Henk den Heijer, e A.H.G. Rinnooy Kan. *Roemrucht verleden: de Staten-Generaal en de VOC*. Den Haag: Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2002.
- Bruijn, J.R., F.S. Gaastra, e I. Schöffer. *Dutch-Asiatic Shipping in the 17th and 18th Centuries*. 3 vols. The Hague: Martinus Nijhoff, 1979-1987.
- Canny, Nicholas P., ed. *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- Carvalho, Patrícia Catarina Sanches de. «Os estaleiros na Índia Portuguesa (1595-1630).» Tese de mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 2008.
- Casado Soto, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid: Editorial San Martín, 1988.
- . «Flota atlántica y tecnología naval hispana en los tiempos de Felipe II.» Em *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, editado por Luis Antonio Ribot

- García e Ernest Belenguer Cebrià, II: 339–63. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998.
- . «Barcos para la guerra: soporte de la Monarquía Hispánica.» *Cuadernos de Historia Moderna. Anejos V* (2006): 15–53.
- Castro, Filipe Vieira de. *The Pepper Wreck: A Portuguese Indiaman at the Mouth of the Tagus River*. College Station, Texas: Texas A&M University Press, 2005.
- Centenero de Arce, Domingo, e Antonio Terrasa Lozano. «El sudeste asiático en las políticas de la Monarquía Católica. Conflictos luso-castellanos entre 1580-1621.» *Anais de História de Além-Mar IX* (2008): 289–332.
- Cipolla, Carlo M. *Guns, Sails and Empires; Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion, 1400-1700*. New York: Pantheon Books, 1965.
- Clulow, Adam. «Pirating in the Shogun's Waters: The Dutch East India Company and the Santo António Incident.» *Bulletin of Portuguese-Japanese Studies* 13 (2006): 65–80.
- Coolhaas, W.P., e G.J. Schutte. *A Critical Survey of Studies on Dutch Colonial History*. The Hague: M. Nijhoff, 1980.
- Costa, João Paulo Oliveira e. «A Route Under Pressure. Communication Between Nagasaki and Macao (1597-1617).» *Bulletin of Portuguese-Japanese Studies*, nº 1 (2000): 75–95.
- Costa, João Paulo Oliveira e, e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, eds. *O Estado da Índia e os desafios europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*. Lisboa: CHAM-CEPCEP, 2010.
- Costa, João Paulo Oliveira e, José Damião Rodrigues, e Pedro Aires Oliveira. *História da expansão e do Império português*. Lisboa: A Esfera dos livros, 2014.
- Costa, Leonor Freire. *Naus e galeões na ribeira de Lisboa. A construção naval no século XVI para a Rota do Cabo*. Cascais: Patrimonia, 1997.
- . *Império e grupos mercantis entre o Oriente e o Atlântico*. Lisboa: Livros Horizonte, 2002.
- Couto, Dejanirah, e Rui Manuel Loureiro. *Ormuz 1507 e 1622: conquista e perda*. Lisboa: Tribuna da História, 2007.
- Cunha, João Manuel de Almeida Teles e. «Economia de um império. Economia política do Estado da Índia em torno do Mar Árábico e Golfo Pérsico: elementos conjunturais, 1595-1635.» Tese de mestrado, Universidade Nova de Lisboa, 1995.
- Disney, Anthony. *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1978.
- . «The Portuguese and Saint Helena.» Em *Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do congresso internacional comemorativo do regresso de Vasco da Gama a Portugal (Ilhas Terceira e S. Miguel, Açores, 11 a 18 de Abril de 1999)*, editado por Avelino de Freitas de Meneses, I:213–38. Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.
- Disney, Anthony R., e Emily Booth, eds. *Vasco da Gama and the Linking of Europe and Asia*. New Delhi: Oxford University Press, 2000.
- Domingues, Francisco Contente. *A Carreira da Índia*. Lisboa: CTT Correios de Portugal, 1998.
- . *Os navios do mar oceano. Teoria e empiria na arquitectura naval portuguesa dos séculos XVI e XVII*. Lisboa: Centro de História da Universidade de Lisboa, 2004.
- , ed. *História da marinha portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar, 1500-1668*. Lisboa: Academia de Marinha, 2012.
- Domingues, Francisco Contente, e Inácio Guerreiro, eds. *Ars nautica: Fernando Oliveira e o seu tempo, humanismo e arte de navegar no renascimento europeu (1450-1650). Actas da IX Reunião Internacional de História da Náutica e Hidrografia*. Cascais: Patrimonia, 1999.
- Duncan, Bentley. «Navigation Between Portugal and Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries.» Em *Asia and the West. Encounters and Exchanges from the Age of Explorations. Essays in Honor of Donald F. Lach*, editado por Cyriac K. Pullapilly e Edwin J. van Kley, 3–25. Notre Dame, Indiana: Cross Cultural Publications, Cross Roads Books, 1986.

- Dyke, Paul Van. «The Anglo-Dutch Fleet of Defense (1620-1622): Prelude to the Dutch Occupation of Taiwan.» Em *Around and about Formosa: Essays in Honor of Professor Ts' ao Yung-ho*, editado por Leonard Blussé, 61–81. Taipei: Ts' ao Yung-ho Foundation for Culture and Education, 2003.
- Ebben, Maurits Alexander. «El ataque de van Der Does a Canarias y la expansión neerlandesa a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII.» Em *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional «Canarias y el Atlántico, 1580-1648»*, editado por Antonio de Béthencourt Massieu, 147–68. Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, 2001.
- Enthoven, Victor. *Zeeland en de opkomst van de Republiek: handel en strijd in de Scheldedelta, c. 1550-1621*. Leiden, 1996.
- Ferreira, Ana Maria Pereira. *Problemas marítimos entre Portugal e a França na primeira metade do século XVI*. Redondo: Patrimonia Historica, 1995.
- Floor, Willem M. *The Persian Gulf: A Political and Economic History of Five Port Cities, 1500-1730*. Washington, D.C.: Mage Publishers, 2006.
- Flores, Jorge Manuel. «Macau: o tempo da euforia.» Em *História dos portugueses no Extremo Oriente*, editado por A.H. de Oliveira Marques, I–2: 179–213. Lisboa: Fundação Oriente, 2000.
- . «Os anos da “gestação”.» Em *História dos portugueses no Extremo Oriente*, editado por A.H. de Oliveira Marques, I–2: 151–76. Lisboa: Fundação Oriente, 2000.
- . «Hum curto historia de Ceylan». *Quinhentos anos de relações entre Portugal e o Sri Lanka*. Lisboa: Fundação Oriente, 2001.
- . «Firangistân e Hindustân: o estado da Índia e os confins meridionais do Império Mogol (1572-1636).» Tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, 2004.
- Foster, William. *England's Quest of Eastern Trade*. London: Adam&Charles Black, 1933.
- Furber, Holden. *Rival Empires of Trade in the Orient, 1600-1800*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1976.
- Gaastra, F.S. *De geschiedenis van de VOC*. 4ª ed. Zutphen: Walburg Pers, 2002.
- . «Succesvol ondernemerschap, falend bestuur? Het beleid van de bewindhebbers van de VOC.» Em *Kennis en compagnie: de Verenigde Oost-Indische Compagnie en de moderne wetenschap*, editado por Leonard Blussé e Ilonka Ooms, 55–70. Amsterdam: Uitgeverij Balans, 2002.
- García García, Bernardo José. *La pax hispánica: política exterior del Duque de Lerma*. Leuven: Leuven University Press, 1996.
- García Hernán, Enrique, e Davide Maffi, eds. *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*. 2 vols. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006.
- Gil Fernández, Luis. *El imperio luso-español y la Persia safávida*. 2 vols. Madrid: Fundación Universitaria Española, 2006.
- Glete, Jan. *Warfare at Sea, 1500-1650: Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*. London: Routledge, 2000.
- , ed. *Naval History, 1500-1680*. Aldershot: Ashgate, 2005.
- Godinho, Rui Landeiro. *A Carreira da Índia: aspectos e problemas da torna-viagem (1550-1649)*. Lisboa: Fundação Oriente, 2005.
- Godinho, Vitorino Magalhães. *Les finances de l'État portugais des Indes orientales: 1517-1635*. Paris: Fundação Calouste Gulbenkian, Centro Cultural Português, 1982.
- . *Os descobrimentos e a economia mundial*. 2ª edição, correcta e ampliada. 4 vols. Lisboa: Presença, 1981.
- . *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII*. Lisboa: Difel, 1990.
- . «Os portugueses e a Carreira da Índia, 1497-1810.» Em *Mito e mercadoria, utopia e prática de navegar. Séculos XIII-XVIII*, 333–74. Lisboa: Difel, 1990.
- González de León, Fernando. «Spanish Military Power and the Military Revolution.» Em *Early Modern Military History, 1450-1815*, editado por Geoff Mortimer, 25–42. Houndmills, Basingstoke, Hampshire: Palgrave MacMillan, 2004.

- Goodman, David. *Spanish Naval Power, 1589-1665: Reconstruction and Defeat*. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.
- . «El dominio del mar y las armadas de la Monarquía.» Em *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, editado por Luis Antonio Ribot García e Ernest Belenguer Cebrià, II: 365–83. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998.
- . «Guerra naval y economía de guerra en la España de los Austrias.» Em *IV Centenario del ataque de Van der Does a las Palmas de Gran Canaria (1999): Coloquio Internacional «Canarias y el Atlántico, 1580-1648»*, editado por Antonio de Béthencourt Massieu, 25–64. Las Palmas: Cabildo de Gran Canaria, 2001.
- Goor, J. van. *De Nederlandse koloniën: geschiedenis van de Nederlandse expansie, 1600-1975*. Den Haag: Sdu Uitgeverij Koninginnegracht, 1993.
- Groeneveldt, W.P. «De Nederlanders in China.» *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XLVIII (1898).
- Guerreiro, Luís Ramalhosa. «O declínio português no Índico e a hegemonia holandesa (1596-1650).» *Clio* 10 (2004): 111–34.
- Guillot, Claude. «Les Portugais et Banten (1511-1682).» *Revista de Cultura* 13–14 (1991): 80–91.
- . «Libre entreprise contre économie dirigée: guerres civiles à Banten, 1580-1609.» *Archipel* 43 (1992): 57–72.
- Guilmartin, John F. *Galleons and Galleys*. London: Cassell&Co, 2002.
- . «The Military Revolution in Warfare at Sea During the Early Modern Era: Technological Origins, Operational Outcomes and Strategic Consequences.» *Journal for Maritime Research* 13, nº 2 (2011): 129–37.
- Guinote, Paulo, Eduardo Frutuoso, e António Lopes. *Naufraços e outras perdas da «Carreira da Índia»: séculos XVI e XVII*. Lisboa: Grupo de Trabalho do Ministério da Educação para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 1998.
- Gupta, Ashin Das. «Indian Merchants and the Western Indian Ocean: The Early Seventeenth Century.» *Modern Asian Studies* 19, nº 3 (1985): 481–99.
- Hattendorf, J.B., e R.W. Unger. *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*. The Boydell Press, 2003.
- Heijer, Henk den. *De geschiedenis van de WIC*. 2ª ed. Zutphen: Walburg Pers, 2002.
- . «De Staten-Generaal en de oprichting van de VOC.» Em *Roemrucht verleden: de Staten-Generaal en de VOC*, por J.R. Bruijn, F.S. Gaastra, Henk den Heijer, e A.H.G. Rinnooy Kan, 8–23. Den Haag: Tweede Kamer der Staten-Generaal, 2002.
- Hespanha, António Manuel, ed. *Nova história militar de Portugal*. Vol. II. Lisboa: Circulo de Leitores, 2004.
- . «As finanças da guerra.» Em *Nova história militar de Portugal*, editado por António Manuel Hespanha, II:176–87. Lisboa: Circulo de Leitores, 2004.
- . «Conclusão: guerra e sistema de poder.» Em *Nova história militar de Portugal*, editado por António Manuel Hespanha, II:359–66. Lisboa: Circulo de Leitores, 2004.
- . «Introdução.» Em *Nova história militar de Portugal*, editado por António Manuel Hespanha, II:9–33. Lisboa: Circulo de Leitores, 2004.
- Hoeven, Marco van der, ed. *Exercise of Arms. Warfare in the Netherlands (1568-1648)*. Leiden: Brill, 1997.
- Hoogenberk, H. *De rechtsvoorschriften voor de vaart op Oost-Indië, 1595-1620*. Utrecht: Kemink en Zoon, 1940.
- Israel, Jonathan I. *Empires and Entrepôts: The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*. London: Hambledon Press, 1990.
- . «Spain, the Spanish Embargoes, and the Struggle for the Mastery of World Trade, 1585-1660.» Em *Empires and Entrepôts: The Dutch, the Spanish Monarchy and the Jews, 1585-1713*, 189–212. London: Hambledon Press, 1990.
- . *La república holandesa y el mundo hispánico, 1606-1661*. Madrid: Editorial Nerea, 1997.
- Ittersum, Martine Julia van. *Profit and Principle. Hugo Grotius, Natural Rights Theories and*

- the Rise of Dutch Power in the East Indies, 1595-1615*. Leiden: Brill, 2006.
- Jacobs, Hubert. «Admiraal Wybrant Warwyck schrijft aan de sultan van Ternate.» *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde* 125, n° 3 (1969): 344–55.
- . «Un règlement de comptes entre Portugais et Javanais dans les mers de l'Indonésie en 1580.» *Archipel* 18, n° 1 (1979): 159–73.
- . «General Introduction.» Em *Documenta Malucensia*, editado por Hubert Jacobs, II: 1*–65*. Rome: Jesuit Historical Institute, 1980.
- Jong, M.A.P. «*Staat van oorlog*»: wapenbedrijf en militaire hervorming in de Republiek der Verenigde Nederlanden, 1585-1621. Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2005.
- Knaap, G.J., e Gerke Teitler, eds. *De Verenigde Oost-Indische Compagnie: tussen oorlog en diplomatie*. Leiden: KITLV Uitgeverij, 2002.
- Lains, Pedro, Leonor Freire Costa, e Susana Münch Miranda. *História económica de Portugal, 1143-2010*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2011.
- Lane, Frederic C. «Tonnages, Medieval and Modern.» *The Economic History Review* 17, n° 2 (1964): 213–33.
- Leitão, Ana Maria Ramalho Prosérpio. «Do trato português no Japão: presenças que se cruzam (1543-1639).» Tese de mestrado, Universidade de Lisboa, 1994.
- Leur, J.C. van. *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*. The Hague: W. van Hoeve, 1955.
- Lobato, Manuel. «Ilha de Moçambique: escala africana da Carreira da Índia nos séculos XVI e XVII.» Em *Pavilhão de Portugal - Exposição Mundial de Lisboa de 1998*, 115–29. Lisboa: Expo 98, 1998.
- . *Política e comércio dos portugueses na Insulíndia: Malaca e as Molucas de 1575 a 1605*. Macau: Instituto Português do Oriente, 1999.
- Lombard, Denys. *Le sultanat d'Atjeh au temps d'Iskandar Muda 1607-1636*. Paris: Ecole Française d'Extrême Orient, 1967.
- Loo, I.J. van. «For Freedom and Fortune. The Rise of Dutch Privateering in the First Half of the Dutch Revolt, 1568-1609.» Em *Exercise of Arms. Warfare in the Netherlands (1568-1648)*, editado por Marco van der Hoeven, 173–95. Leiden: Brill, 1997.
- Lorge, Peter. *The Asian Military Revolution: From Gunpowder to the Bomb*. Cambridge: Cambridge University Press, 2008.
- Loth, Vincent C. «Armed Incidents and Unpaid Bills: Anglo—Dutch Rivalry in the Banda Islands in the Seventeenth Century.» *Modern Asian Studies* 29, n° 4 (1995): 705–40.
- Loureiro, Rui Manuel. «Early Portuguese Perceptions of the 'Dutch Threat' in Asia». Em *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*. Leiden: CNWS Publications, 166–87, 2005.
- Luz, Francisco Mendes da. *O Conselho da Índia: contributo ao estudo da administração e do comércio do ultramar português nos princípios do século XVII*. Lisboa: Agência Geral do Ultramar, 1952.
- MacLeod, Norman. *De Oost-Indische compagnie als zeemogendheid in Azië*. 2 vols. Rijswijk: Blankwaardt & Schoonhoven, 1927.
- Marques, A.H. de Oliveira, ed. *História dos portugueses no Extremo Oriente*. Vol. I–2. Lisboa: Fundação Oriente, 2000.
- Marshall, P.J. «The English in Asia to 1700.» Em *The Origins of Empire: British Overseas Enterprise to the Close of the Seventeenth Century*, editado por Nicholas P. Canny, 264–85. Oxford: Oxford University Press, 1998.
- Martínez Hernández, Santiago, ed. *Governo, política e representações do poder no Portugal Habsburgo e nos seus territórios ultramarinos*. Lisboa: CHAM, 2011.
- Martínez Ruiz, Enrique. «La aportación española a la “revolución militar” en los inicios de los tiempos modernos». *Cuadernos del CEMYR* 13 (2005): 211–27.
- Martins, Adolfo da Silveira. *A arqueologia naval portuguesa (século XIII-XVI): uma aproximação ao seu estudo ibérico*. Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 2001.
- Matos, Artur Teodoro de. «A Provedoria das Armadas da Ilha Terceira e a Carreira da Índia no século XVI.» Em *II Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa. Actas*, editado por Luís de Albuquerque e Inácio Guerreiro, 63–72. Lisboa: Instituto de

- Investigação Científica Tropical-Centro de Estudos e Cartografia Antiga, 1985.
- . *A Armada das Ilhas e a Armada da Costa no século XVI (novos elementos para o seu estudo)*. Lisboa: Academia de Marinha, 1990.
- . *Na rota da Índia: estudos de história da expansão portuguesa*. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1994.
- . «A situação financeira do Estado da Índia no período filipino (1581-1635).» Em *Na rota da Índia: estudos de história da expansão portuguesa*, 61–107. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1994.
- . «Subsídios para a história da Carreira da Índia. Documentos da nau S. Pantalião (1592).» Em *Na rota da Índia: estudos de história da expansão portuguesa*, 111–235. Macau: Instituto Cultural de Macau, 1994.
- Matos, Artur Teodoro de, e Luís Filipe F.R. Thomaz, eds. *As relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente. Actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991)*. Lisboa-Macau, 1993.
- , eds. *A Carreira da Índia e as rotas dos estreitos. Actas do VIII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa (Angra do Heroísmo, 7 a 11 de junho de 1996)*. Angra do Heroísmo, 1998.
- Meilink-Roelofs, M.A.P. *De vestiging der Nederlanders ter kust Malabar*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1943.
- . *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1962.
- . «The Structures of Trade in Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. Niels Steensgaard's "Carracks, Caravans and Companies". The Asian Trade Revolutions. A Critical Appraisal». *Mare Luso-Indicum* IV (1980): 1–43.
- Meilink-Roelofs, M.A.P., M.E. van Opstall, e G.J. Schutte, eds. *Dutch Authors on Asian History: A Selection of Dutch Historiography on the Verenigde Oostindische Compagnie*. Dordrecht: Foris Publications, 1988.
- Mello, Evaldo Cabral de. *Olinda restaurada: guerra e açúcar no Nordeste, 1630-1654*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Topbooks, 1998.
- Meneses, Avelino de Freitas de, ed. *Portos, escalas e ilhéus no relacionamento entre o Ocidente e o Oriente. Actas do Congresso Internacional comemorativo do regresso de Vasco da Gama a Portugal (Ilhas Terceira e S. Miguel, Açores, 11 a 18 de Abril de 1999)*. 2 vols. Universidade dos Açores-Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Portugueses, 2001.
- Mesa Gallego, Eduardo de. «Innovaciones militares en la Monarquía Hispánica durante el siglo XVI: origen y desarrollo.» Em *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa moderna (1500-1700)*, editado por Enrique García Hernán e Davide Maffi, I: 537–52. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas, 2006.
- Miranda, Susana Münch. «A Administração da fazenda real no Estado da Índia (1517-1640).» Tese de doutoramento, Universidade Nova de Lisboa, 2007.
- . «Guerra e pressão fiscal no Estado da Índia: limites constitucionais e negociação política no início do século XVII.» Em *O Estado da Índia e os desafios europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, editado por João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, 215–33. Lisboa: CHAM-CEPCEP, 2010.
- Miranda, Susana Münch, e João Paulo Salvado. «Struggling for Brazil. Dutch, Portuguese and Spaniards in the 1640 Naval Battle of Paraíba». *Tijdschrift Voor Zeegeschiedenis* 34, nº 1 (2015): 51–64.
- Monteiro, Saturnino. *Batalhas e combates da marinha portuguesa*. Vols. IV, V. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1993-1994.
- Murteira, André. «Combates luso-neerlandeses em Santa Helena (1597-1625).» *Anais de História de Além-Mar* VII (2006): 65–80.
- . «A captura do galeão Santiago em 1602.» *Revista de Cultura - International Edition*, nº 26 (2008): 96–105.

- . «O Estado da Índia e as companhias das Índias Orientais neerlandesa e inglesa no Índico Ocidental, 1600-1635.» Em *Governo, política e representações do poder no Portugal Habsburgo e nos seus territórios ultramarinos*, editado por Santiago Martínez Hernández, 177–95. Lisboa: CHAM, 2011.
- . *A Carreira da Índia e o curso neerlandês, 1595-1625*. Lisboa: Tribuna da História, 2012.
- Parker, Geoffrey. *The Army of Flanders and the Spanish Road, 1567-1659: The Logistics of Spanish Victory and Defeat in the Low Countries' Wars*. Cambridge: Cambridge University Press, 1972.
- . «The “Military Revolution,” 1560-1660 – a Myth?» *The Journal of Modern History* 48, nº 2 (1976): 196–214.
- . «The Dreadnought Revolution of Tudor England.» *The Mariner's Mirror* 82, nº 3 (1996): 269–300.
- . *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800*. 2ª edição, revista. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.
- . «The Artillery Fortress as an Engine of European Overseas Expansion, 1480-1750.» Em *City Walls: The Urban Enceinte in Global Perspective*, editado por James D. Tracy, 386–416. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- Parker, Geoffrey, e Colin Martin. *The Spanish Armada. Revised Edition*. 3ª edição, revista. Manchester: Mandolin, 1999.
- Parker, Geoffrey, e Sanjay Subrahmanyam. «Arms and the Asian: Revisiting European Firearms and their Place in Early Modern Asia.» *Revista de Cultura - International Edition*, nº 26 (2008): 12–48.
- Parthesius, Robert. *Dutch Ships in Tropical Waters. The Development of the Dutch East India Company (VOC) Shipping Network in Asia 1595-1660*. Amsterdam: Amsterdam University Press, 2010.
- Pavilhão de Portugal-Exposição Mundial de Lisboa de 1998*. Lisboa: Expo 98, 1998.
- Pearson, Michael N. *The Indian Ocean*. London: Routledge, 2003.
- Pelúcia, Alexandra. *Corsários e piratas portugueses. Aventureiros nos mares da Ásia*. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2010.
- Phillips, Carla Rahn. *Seis galeones para el rey de España: la defensa imperial a principios del Siglo XVII*. Madrid: Alianza Editorial, 1991 [edição original, em inglês: 1986].
- Pijl-Ketel, C.L. van der, e J.B. Kist, eds. *The Ceramic Load of the «Witte Leeuw» (1613)*. Amsterdam: Rijksmuseum, 1982.
- Pinto, Paulo Jorge Sousa. *Portugueses e malaios: Malaca e os sultanatos de Johor e Achém, 1575-1619*. Lisboa: Sociedade Histórica da Independência de Portugal, 1997.
- Pissarra, José V. «Armamento naval». Em *História da marinha portuguesa. Navios, marinheiros e arte de navegar, 1500-1668*, editado por Francisco Contento Domingues, 137–77. Lisboa: Academia de Marinha, 2012.
- Prakash, Om. *European Commercial Enterprise in Pre-Colonial India*. Cambridge: Cambridge University Press, 1998.
- Pullapilly, Cyriac K., e Edwin J. van Kley, eds. *Asia and the West. Encounters and Exchanges from the Age of Explorations. Essays in Honor of Donald F. Lach*. Notre Dame, Indiana: Cross Cultural Publications, Cross Roads Books, 1986.
- Raychaudhuri, Tapan. *Jan Company in Coromandel, 1605-1690: A Study in the Interrelations of European Commerce and Traditional Economies*. The Hague: Martinus Nijhoff, 1962.
- Reid, Anthony. «Economic and Social Change, C. 1400-1800.» Em *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume I - From Early Times to C. 1800*, editado por Nicholas Tarling, 460–507. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- Ribot García, Luis Antonio, e Ernest Belenguer Cebrià, eds. *Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*. 5 vols. Madrid: Sociedad Estatal para la Conmemoración de los Centenarios de Felipe II y Carlos V, 1998.
- Riley, Carlos Guilherme. «Um discípulo açoriano de Mahan: Alfredo Botelho de Sousa, subsídios para o estudo da sua vida e obra.» *Arquipélago-História*, 2ª série, III (1999):

- Roberts, Michael. «The Military Revolution, 1560-1660.» Em *The Military Revolution Debate: Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe*, editado por Clifford J. Rogers, 13–35. Boulder: Westview Press, 1995.
- Rodger, N.A.M. *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Great Britain. Volume One: 660-1649*. London: HarperCollins, 1997.
- . «The New Atlantic: Naval Warfare in the Sixteenth Century.» Em *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, editado por J.B. Hattendorf e R.W. Unger, 233–47. The Boydell Press, 2003.
- . «From the ‘Military Revolution’ to the ‘Fiscal-Naval State’.» *Journal for Maritime Research* 13, nº 2 (2011): 119–28.
- Rodrigues, Vítor Luís Gaspar. «A guerra na Índia.» Em *Nova história militar de Portugal*, editado por António Manuel Hespanha, II: 198–223. Lisboa: Circulo de Leitores, 2004.
- . «Reajustamentos da estratégia militar naval do “Estado da Índia” na viragem do século XVI para o XVII.» Em *O Estado da Índia e os desafios europeus. Actas do XII Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa*, editado por João Paulo Oliveira e Costa e Vítor Luís Gaspar Rodrigues, 443–56. Lisboa: CHAM-CEPCEP, 2010.
- Roeber, Arend de. *De jacht op sandelhout: De VOC en de tweedeling van Timor in de zeventiende eeuw*. Zutphen: Walburg Pers, 2002.
- Rogers, Clifford J., ed. *The Military Revolution Debate: Readings on the Military Transformation of Early Modern Europe*. Boulder: Westview Press, 1995.
- Salgado, Augusto. *Os navios de Portugal na Grande Armada: o poder naval português, 1574-1592*. Lisboa: Prefácio, 2004.
- . «Portugal e o Atlântico: organização militar e acções navais durante o período filipino (1580-1640)». Tese de doutoramento, Universidade de Lisboa, 2009.
- Santen, H.W. van. *De Verenigde Oost-Indische Compagnie in Gujarat en Hindustan, 1620-1660*. Leiden, 1982.
- . *VOC-dienaar in India: Geleynssen de Jongh in het land van de Groot-Mogol*. Franeker: Uitgeverij Van Wijnen, 2001.
- Santos, Maria Emília Madeira. «O problema da segurança das rotas e a concorrência luso-holandesa antes de 1620.» *Revista da Universidade de Coimbra* XXXII (1985): 121–59.
- Schutte, G.J. «Introduction.» Em *Dutch Authors on Asian History: A Selection of Dutch Historiography on the Verenigde Oostindische Compagnie*, editado por M.A.P. Meilink-Roelofs, M.E. van Opstall, e G.J. Schutte, 1–28. Dordrecht; Providence: Foris Publications, 1988.
- Serrano Mangas, Fernando. «Navíos, comercio y guerra (1610-1650).» *Revista de Historia Naval* 2, nº 7 (1984): 93–110.
- . «Realidad, ensayos y condicionamientos de la industria de construcción naval vasca durante el siglo XVII en la Carrera de Indias.» *Itsas Memoria: Revista de Estudios Marítimos del País Vasco* 2 (1998): 223–36.
- Sicking, Louis. «Naval Warfare in Europe, c. 1330-c. 1680.» Em *European Warfare, 1350–1750*, editado por Frank Tallett e D.J.B. Trim, 236–63. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- Sloos, D.A. *De Nederlanders in de Philippijnsche wateren vóór 1626*. Amsterdam: J.H. de Wit, 1898.
- Sousa, Alfredo Botelho de. *Subsídios para a história militar marítima da Índia, 1585-1669*. 4 vols. Lisboa: Ministério da Marinha, 1930-1956.
- Souza, George Bryan. *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986.
- . «Commerce and Capital: Portuguese Maritime Losses in the South China Sea, 1600-1754.» Em *As relações entre a Índia Portuguesa, a Ásia do Sueste e o Extremo Oriente: actas do VI Seminário Internacional de História Indo-Portuguesa, (Macau, 22 a 26 de Outubro de 1991)*, editado por Artur T. de Matos e Luís Filipe F.R. Thomaz, 321–48. Lisboa-Macau, 1993.
- Stapel, F.W., ed. *Geschiedenis van Nederlandsch Indië*. Vols. II-III. Amsterdam: N.V.

- Uitgeversmaatschappij Joost van den Vondel, 1938-1939.
- . «De Nederlandsche Oostindische Compagnie in de zeventiende eeuw.» Em *Geschiedenis van Nederlandsch Indië*, editado por F.W. Stapel, III: 45–522. Amsterdam: N.V. Uitgeversmaatschappij Joost van den Vondel, 1939.
- Steensgaard, Niels. *Carracks, Caravans and Companies. The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century*. Lund: Studentlitteratur, 1973.
- Stenuit, Robert. «The East Indiaman The “Witte Leeuw”.» Em *The Ceramic Load of the «Witte Leeuw» (1613)*, editado por C.L. van der Pijl-Ketel e J.B. Kist, 15–21. Amsterdam: Rijksmuseum, 1982.
- Stradling, Robert A. «Review of Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century by Carla Rahn Phillips.» *The English Historical Review* 106, nº 421 (1 de Outubro de 1991): 1003–4.
- . *The Armada of Flanders. Spanish Maritime Policy and European War, 1568-1668*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- Subrahmanyam, Sanjay. *The Political Economy of Commerce: Southern India 1500-1650*. Cambridge: Cambridge University Press, 1990.
- . *The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: A Political and Economic History*. London: Longman, 1993.
- . «The “Kaffirs of Europe”: a Comment on Portugal and the Historiography of European Expansion in Asia». *Studies in History* IX, nº 1 (1 de Fevereiro de 1993): 131–46.
- . «The Portuguese Empire in Asia, 1500-1700: Its Historiographical Context.» *International Journal of Maritime History* V, nº 2 (1993): 239–53.
- . *Comércio e conflito. A presença portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*. Lisboa: Edições 70, 1994 [edição original, em inglês: 1990].
- . «A ‘empresa de Paleacate’: o conflito luso-holandês no sueste da Índia, 1610-1640.» Em *Comércio e conflito. A presença portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*, 201–25. Lisboa: Edições 70, 1994.
- . «O comércio e a bandeira: os portugueses em Negapatão, 1530-1658.» Em *Comércio e conflito. A presença portuguesa no Golfo de Bengala, 1500-1700*, 85–109. Lisboa: Edições 70, 1994.
- Tallett, Frank, e D.J.B. Trim, eds. *European Warfare, 1350-1750*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- Tarling, Nicholas, ed. *The Cambridge History of Southeast Asia. Volume I - From Early Times to C. 1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- Terpstra, H. *De opkomst der westerkwartieren van de Oost-Indische compagnie (Suratte, Arabië, Perzië)*. 's-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1918.
- . «De Nederlandsche voorcompagnieën.» Em *Geschiedenis van Nederlandsch Indië*, editado por F.W. Stapel, II: 273–475. Amsterdam: N.V. Uitgeversmaatschappij Joost van den Vondel, 1938.
- Thomaz, Luís Filipe F.R. *De Ceuta a Timor*. Lisboa: Difel, 1994.
- . «Os portugueses nos mares da Insulíndia no século XVI.» Em *De Ceuta a Timor*, 567–80. Lisboa: Difel, 1994.
- . «Calecute.» Em *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*, editado por Luís de Albuquerque, I: 161–68. Lisboa: Editorial Caminho, 1994.
- Thomaz, Luís Filipe F.R., e Jorge Manuel Flores. «Malabar.» Em *Dicionário de história dos descobrimentos portugueses*, editado por Luís de Albuquerque, II: 651–59. Lisboa: Editorial Caminho, 1994.
- Thompson, I.A.A. *Guerra y decadencia: gobierno y administración en la España de los Austrias, 1560-1620*. Barcelona: Editorial Crítica, 1981.
- Tiele, P.A. «De Europeërs in den Maleischen Archipel. Eerste gedeelte. 1509—1529.» *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXV (1877): 321–420.
- . «De Europeërs in den Maleischen Archipel. Tweede gedeelte. 1529—1540.» *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXVII, nº 1 (1879): 1–69.
- . «De Europeërs in den Maleischen Archipel. Derde gedeelte. 1541—1555.» *Bijdragen*

- tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXVIII, n° 2 (1880): 261–340.
- . «De Europeërs in den Maleischen Archipel. Vierde gedeelte. 1556–1578.» *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXVIII, n° 3 (1880): 395–482.
- . «De Europeërs in den Maleischen Archipel. Vijfde Gedeelte. 1578–1599.» *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXIX, n° 2 (1881): 153–214.
- . «De Europeërs in den Maleischen Archipel. Zesde Gedeelte 1598–1605.» *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXX, n° 2 (1882): 141–242.
- . «De Europeërs in den Maleischen Archipel. Zevende gedeelte. 1606–1610.» *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXXII, n° 1 (1884): 49–118.
- . «De Europeërs in Den Maleischen Archipel. Achtste Gedeelte. 1611–1618.» *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXXV, n° 3 (1886): 257–355.
- . «De Europeërs in Den Maleischen Archipel. Negende Gedeelte. 1618–1623.» *Bijdragen tot de taal-, land-en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* XXXVI, n° 2 (1887): 199–307.
- Tracy, James D., ed. *City Walls: The Urban Enceinte in Global Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- Valladares, Rafael. *Castilla y Portugal en Asia, 1580-1680: declive imperial y adaptación*. Leuven: Leuven University Press, 2001.
- Veen, Ernst van. *Decay or Defeat? An Inquiry into the Portuguese Decline in Asia, 1580-1645*. Leiden: Research School of Asian, African and Amerindian Studies, Universiteit Leiden, 2000.
- Veen, Ernst van, e Leonard Blussé, eds. *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*. 142. Leiden: CNWS Publications, 2005.
- Wellan, J.W.J. «Onze eerste vestiging in Djambi, naar oorsponkelijke stukken.» *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde van Nederlandsch-Indië* 82 (1926): 339–83.
- Winius, George D. *The Fatal History of Portuguese Ceylon: Transition to Dutch Rule*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1971.
- . *Studies on Portuguese Asia, 1495-1689*. Aldershot: Ashgate, 2001.
- Winius, George D., e Leonard Blussé. «The Origin and Rhythm of Dutch Aggression against the Estado da India, 1601-1661.» Em *Studies on Portuguese Asia, 1495-1689*, artigo IV. Aldershot: Ashgate, 2001.

Anexos

Anexo I: Viagens Índia-Malaca-Macau-Japão, 1610-1615

1610

Rui Lourenço de Távora, o vice-rei expedido do reino no fim de 1608, enviou logo em Abril de 1610 uma armada de seis galeões para escoltar a nau que ia a Macau para de lá se fazer ao Japão.¹ Vimos atrás que, apesar de a trégua hispano-neerlandesa ter sido prevista para entrar em vigor na Ásia em Abril de 1610, a sua comunicação oficial não deve ter chegado a Goa antes do Verão desse ano. Isso explica que a armada tivesse sido despachada com propósitos não exclusivamente defensivos. O vice-rei escreveu ao governador das Filipinas oferecendo os préstimos dos galeões para qualquer empresa que ele entendesse lançar e o capitão-mor da armada, D. Diogo de Vasconcelos, secundou a oferta numa carta escrita aquando da sua escala em Malaca, a caminho de Macau. O governador em Manila, Juan da Silva, recebeu estas missivas no Verão de 1610, o que o decidiu a tentar algo contra os neerlandeses em Maluku. Mandou, correspondentemente, um emissário a Macau tratar com D. Diogo de Vasconcelos do apoio prometido. A missão não teve sucesso, pois D. Diogo acabou por recuar, consta que contra a vontade do seu próprio segundo em comando, Nuno Soutomaior. A decisão fundamentou em parte a ordem posterior do rei para mandar prender o capitão-mor e proceder a uma devassa do seu comportamento, com base em que, ao recusar o pedido de ajuda de Juan da Silva, desobedecera ao seu regimento, “em que [se] lhe ordenava socorresse a Maluco”.

A outra razão principal para o inquérito instaurado a D. Diogo foi a sua conduta no desastroso retorno de parte da armada à Índia, em 1611. Provavelmente porque

¹ Para a história desta armada, ver cartas régias a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 26-3-1612, 8-3-1613, 17-3-1613, 20-3-1613, 6-2-1616, em DRI, II: 245-48 [245, 247], 373-77, 398-401, 407-9, III: 373-76. Carta régia a D. João Coutinho, vice-rei da Índia, Lisboa, 15-3-1617, em *ibid.*, IV: 90-91. Juan de Silva, governador de Filipinas, a rei, Cavite, 9-9-1610, em Emma Helen Blair e James Alexander Robertson, eds., *The Philippine Islands, 1493-1898: Explorations by Early Navigators, Descriptions of the Islands and Their Peoples, Their History and Records of the Catholic Missions...*, vol. XVII (1609-1616) (Cleveland, Ohio: The Arthur H. Clark Company, 1904), 144-50. Ver também os resumos em Josef Franz Schütte, ed., *Monumenta Historica Japoniae*, vol. I (Roma: Inst. Histor. Soc. Iesu, 1975), 420-22. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 79-83. Boxer, “Subsídios para a história dos Capitães-Gerais,” 211-12. Costa, “A Route Under Pressure,” 91-92.

estaria já fora da monção certa, o capitão-mor deixou os navios ancorados em Tuticorim, na ponta sul-oriental da Índia, e prosseguiu por terra até Goa. De lá, foi enviado a buscá-los com um contingente de embarcações ligeiras, a armada do Malabar. Escalando Cochim, deixou-se aí ficar, expedindo a armada sob o comando de D. Gonçalo de Abranches, um jovem sem experiência. Este, em Tuticorim, contra as opiniões dominantes, mandou desaferrar os galeões fora do tempo apropriado, provocando a perda de três deles, dados à costa em Ceilão, além de uma urca que seguia junto.

Tanto a recusa polémica de acudir ao pedido de apoio das Filipinas como os naufrágios em Ceilão marcaram muito negativamente a primeira viagem Índia-Macau da segunda década de Seiscentos. Há que juntar-lhes o facto de que, quando a armada chegou a Macau, em 1610, se vivia uma crise séria das relações luso-nipónicas, na sequência do ataque e incêndio da nau de André Pessoa em Nagasaki no princípio do ano (tratados no terceiro capítulo). Não se julgou assim prudente despachar um navio de alto bordo para o Japão nesse ano, nem no seguinte. Em 1611, Nuno Soutomaior, o vice de D. Diogo de Vasconcelos, foi enviado numa embarcação pequena ao arquipélago nipónico, onde conseguiu compor as relações. Apesar da gravidade do incidente com Pessoa, o xogunato continuava sensível aos interesses dos envolvidos no comércio de Nagasaki com Macau, pelo que a reconciliação não parece ter oferecido dificuldades de maior. Em 1612, um navio de alto bordo – um galeão da armada de D. Diogo comprado pela Câmara de Macau – partia de novo para o Japão na época normal, em Julho, comandado por Pedro Martins e acompanhado de um pequeno galeão de aviso.

1611

Pela altura em que Pedro Martins Gaio, o concessionário da viagem de 1610, partiu para o Japão em 1612 – com um atraso de dois anos –, já se tivera que lidar com um problema recorrente nestas viagens. A necessidade de esperar dois anos em Macau pela resolução dos conflitos com as autoridades nipónicas fizera que se juntassem no porto mais que um concessionário da viagem. Em Maio de 1611, o vice-rei Rui Lourenço de Távora voltara a despachar de Goa uma importante armada de escolta, de

cinco galeões, comandada por Miguel de Sousa Pimentel.² Com ela, seguira a nau do novo concessionário, João Serrão da Cunha. Partida tardiamente da Índia, tivera que invernar em Malaca, pelo que só chegou a Macau em 1612, com três dos galeões da escolta. Aí, houve que ceder a vez a Martins Gaio, que chegara primeiro, para ir ao Japão. Isto, a par dos apelos da Câmara a Sousa Pimentel para se quedar na cidade, protegendo-a, convenceram o capitão a repetir aí a invernada que já fizera em Malaca.

1612

Se o calendário anual previsto para a viagem Índia-Macau-Japão houvesse sido cumprido, ter-se-ia despachado um novo concessionário de Goa em 1612 que, não invernando em Malaca, chegaria a Macau ainda no mesmo ano de 1612, agravando o problema da acumulação de concessionários na cidade nesse ano, que passariam de dois – Pedro Martins Gaio, de 1610, e João Serrão da Cunha, de 1611 – a três. Mas de Goa, em 1612, só parece ter partido para Macau mais um galeão da Coroa, de Pêro Rodrigues Botelho, que escoltou quatro naus de mercadores até Malaca e se foi daí juntar a Miguel de Sousa Pimentel no porto luso-chinês (escoltando na viagem algumas embarcações com o mesmo destino).³

1613

Só em 1613 é que seguiu nova armada de escolta da Índia para Macau, com o envio da Índia em Maio de três galeões, à sombra dos quais viajaram várias

2 Para a história desta armada, ver António Bocarro, *Década 13 da história da Índia*, ed. Rodrigo José de Lima Felner, 2 vols. (Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1876), vol. I: 93-98, 103-6, 169-74, 193-96, 264-70. Cartas régias a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 17-3-1613, 6-2-1616, em DRI, II: 398-401 [398-99], III: 373-76 [373-74]. D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, a rei, Abril de 1613 [sic], 5-1-1616, em *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, vol. 4, 1955, 770-71, 805. Ver também os resumos em Schütte, *Monumenta*, I: 421-23. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 81-85. Boxer, “Subsídios para a história dos Capitães-Gerais,” 212. Costa, “A Route Under Pressure,” 92-93. António Bocarro é a fonte principal para a história desta armada e das que se lhe seguiram. A datação que fornece está, porém, errada. Ver Boxer, “Subsídios para a história dos Capitães-Gerais,” 212, nota 27.

3 Bocarro, *Década 13*, I: 93-98, 103-6.

embarcações mercantis até Malaca.⁴ O capitão-mor da armada era João Caiado Gamboa e um destes galeões, comandado por João Rodrigues Camelo, era o navio que deveria em princípio fazer a viagem Macau-Japão em 1613 – não fora o problema de, como vimos, já estar em Macau a nau de João Serrão da Cunha para fazê-la nesse ano, depois de, em 1612, ter de dar a vez a Pedro Martins Gaio, invernado no porto luso-chinês desde 1610.

Em Malaca, Caiado Gamboa foi convidado pelo capitão local a participar na empresa que o governador das Filipinas, Juan da Silva, já planeava contra neerlandeses e ingleses e para financiamento da qual mandara um navio com cravo. O capitão-mor recusou, porém, o pedido, com base no regimento que trazia, que não lho ordenava (ao contrário do que sucedera com o seu predecessor D. Diogo de Vasconcelos em 1610, como vimos). Prosseguiu assim a viagem para Macau, onde chegaram apenas dois galeões, pois um tufão fez dar à costa chinesa o de João Rodrigues Camelo, que era o incumbido de ir até ao Japão. Quando os seus dois companheiros fundearam no porto luso-chinês, encontraram a armada de Miguel de Sousa Pimentel, que invernara lá de 1612 para 1613. Porém, quando se preparava por fim para partir para o Japão – contra as instâncias dos moradores, que queriam que continuasse a protegê-los –, a nau da viagem, de João Serrão da Cunha, encalhou, impedindo a largada.

Se nenhum destes dois imprevistos – o naufrágio do navio de Rodrigues Camelo e o encalhamento da nau de Serrão da Cunha – tivessem ocorrido, ter-se-ia repetido em 1613 o problema de 1612, quando dois concessionários se haviam juntado em Macau, tendo um de ceder o lugar ao outro e aguardar mais um ano (criando potencialmente com isso um problema similar para o ano seguinte, se então chegasse lá outro concessionário...). Assim, o que acabou por se passar foi que nenhum navio de alto bordo seguiu para o Japão em 1613. Sousa Pimentel e Caiado Gamboa partiram de volta a Malaca com os seus galeões em Novembro de 1613 e estavam de regresso à Índia na primavera de 1614. Em Macau, terão deixando apenas a nau de João Serrão da Cunha para tentar a viagem em 1614, como fez com sucesso. No Japão, esperava-a, contudo, a notícia da expulsão dos missionários jesuítas do país, alguns dos quais teve de levar para Macau quando regressou, em 1615.

4 Para a história desta armada, ver Bocarro, *Década 13*, I: 103-6, 165-74, 193-96, 264-70. Carta régia a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 21-2-1615, 6-2-1616, em DRI, III: 265-67, 373-76. D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, a rei, Abril de 1613 [sic], em *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, vol. 4, 1955, 770-71. Ver também os resumos em Schütte, *Monumenta*, I: 423. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 86-88. Costa, “A Route Under Pressure,” 93-94.

1614

1614, entretanto, foi o primeiro ano da década em que, premonitoriamente, não se despachou da Índia navios de alto bordo para Malaca e o Extremo Oriente, mas apenas embarcações ligeiras.⁵

1615

Em 1615, em contraste com o ano anterior, partiram nada menos que seis navios de alto bordo para a Ásia do Sueste. Já vimos atrás o destino que tiveram: quatro galeões comandados por Francisco de Miranda Henriques e enviados para apoiar a expedição do governador das Filipinas Juan da Silva foram, um destruído por uma armada de Aceh, os outros três pela esquadra de Steven van der Hagen ao largo de Malaca em 1615. Antes deles, haviam largado da Índia no mesmo ano a última nau do trato expedida de Goa para o Japão e um galeão a escoltá-la.⁶ Lograram sair dos Estreitos de Malaca antes de lá chegar a esquadra de van der Hagen e aportaram a Macau ainda em 1615. Pelo menos o galeão voltou a Malaca em 1616 e à Índia em 1617. Quanto à nau, deve ter sido ela o último navio de alto bordo português que foi ao Japão, em 1617, sob o comando de Lopo Sarmiento de Carvalho, voltando de lá a Macau em 1618.⁷ No ano em que chegara a Macau, 1615, parece ter sido outra a nau que fez a viagem, sob o comando de Martim da Cunha, que a comprara a João Serrão da Cunha, o capitão-mor da viagem anterior (1614-1615), depois de ele regressar de Nagasaki.⁸ Em 1616, não houve viagem.⁹ Como vimos atrás, estas duas últimas naus portuguesas que visitaram o Japão escaparam ambas por pouco de serem capturadas pelos neerlandeses.

5 Bocarro, *Década 13*, I: 275-81. "Carta de justificação passada por Lopo Sarmiento de Carvalho a favor de Miguel Ferras", Malaca, 24-1-1615, transcrita em Blanco, "O Estado Português da Índia", II: 7-8. Carta régia a D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, Lisboa, 21-2-1615, em DRI, III, 265-267.

6 Para a história desta armada, ver Bocarro, *Década 13*, I: 360-61, II: 460-61, 532, 630-32, 696-97. Carta de D. João Coutinho, vice-rei da Índia, ao rei, Goa, 8-2-1619, em DRI, V: 12-14. D. Jerónimo de Azevedo, vice-rei da Índia, a rei, Goa, 29-12-1616, em *Boletim da Filmoteca Ultramarina Portuguesa*, vol. 4, 1955, 852.

7 Schütte, *Monumenta*, I: 425. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 90-94. Costa, "A Route Under Pressure," 94.

8 Schütte, *Monumenta*, I: 424. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 86. Costa, "A Route Under Pressure," 93-94.

9 Schütte, *Monumenta*, I: 424. Boxer, *The Great Ship from Amacon*, 89-90. Costa, "A Route Under Pressure," 93.

Não é claro se alguma delas chegou a deixar Macau e a aventurar-se pelos Estreitos de Malaca, ou se a sua carga não terá sido antes transferida para embarcações mais ligeiras.

Os navios ligeiros haviam estado sempre presentes na rota Índia-Macau-Japão, mas, a partir desta época, são eles que vão passar a assegurar integralmente a sua navegação. Na primavera de 1616, a época habitual de despacho de navios para o “Sul”, mandou-se apenas quatro galeotas a Malaca e Macau, em vez de galeões, que não havia, como não havia nem gente nem artilharia para eles.¹⁰ Era a segunda vez na década que tal acontecia, depois de 1614. Só que, desta vez, a decisão, sancionada pelo Conselho da Fazenda, tomou foros de definitiva.¹¹

¹⁰ Bocarro, *Década 13*, II: 623-24.

¹¹ V.T. Gune, ed., *Assentos do Conselho da Fazenda (Proceedings of the Revenue Council at Goa), 1613-1621* (Goa: Government Printing Press, 1979), 45-46.

Anexo II: expedições neerlandesas aos Estreitos de Malaca e arredores, 1620-1625

1620

Um navio foi mandado em Setembro de 1620 a Jambi e daí ao Estreito de Sabon para atacar os juncos de Mataram e Macassar que levavam arroz a Malaca.¹ Posteriormente, na companhia de outro, seguiu para o Aceh, tomando no caminho, a 6 de Novembro, perto de Malaca, uma “fragata” portuguesa vinda de Goa.² Entretanto, pelo menos outros dois navios – um *jacht* neerlandês e uma embarcação inglesa – foram também mandados em Novembro aos Estreitos de Singapura e à zona da Pedra Branca para predar a navegação Macau-Malaca (mas apenas se se verificasse que não eram precisos para o comércio de pimenta em Jambi).³ Não tiveram sucesso, pois nesse ano a frota que fizera a viagem Malaca-Macau ficou retida no porto luso-chinês como prevenção contra um eventual ataque da esquadra anglo-neerlandesa estacionada no Japão.⁴

1621-1622

Em 1621, voltou-se aos corso nos Estreitos de Malaca neste regime “misto” de articulação com o comércio de pimenta de Jambi. No fim de Agosto, começaram os

1 JPC, III: 643. Sobre a localização precisa deste então chamado Estreito de Sabon – ao largo da costa oriental de Samatra, imediatamente ao sul dos Estreitos de Malaca –, ver Jan Huygen van Linschoten, *Itinerario, voyage, ofte schipvaert van Jan Huygen van Linschoten naer Oost ofte Portugaels Indien, 1579-1592*, ed. J.C.M. Warnsinck, vol. IV (’s-Gravenhage: Martinus Nijhoff, 1939), 134-35.

2 Tratava-se de uma galeota de mercadores expedida de Setembro de Goa com duas companheiras, que chegaram a salvo ao destino. Traziam reforços militares à praça, na forma de soldados, armas, munições e mantimentos. Adriaen van der Dussen a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 27-12-1620, em JPC, VII-I: 679-86 [685-86]. Jan Pietersz. Coen, Frederick Houtman, P. de Carpentier J. Dedel e Martinus Sonck a directores de VOC, Jacarta, 8-1-1621, em *ibid.*, I: 606-22 [621]. Pieter de Carpentier e Jacob Dedel a directores de VOC, Jacarta, 8-3-1621, em GM, I: 99-104 [103]. Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 20-2-1621, em DRI, VII: 252-254. Carta régia a D. Francisco da Gama, vice-rei da Índia, 27-2-1622, em *ibid.*, VIII: 388-98 [392-93]. “Raport van seker gevangen Portugiesen met de galiotte Pera verover...,” 30-11-1620, em NA, VOC, n° 1072, fl. 373.

3 Jan Pietersz. Coen a Adriaen van der Dussen, Jacarta, 21-11-1620, em JPC, II: 779-782 [780]. Jan Pietersz. Coen a Jan Rutgersz. van Leeuwen e Tjerck Hiddes, Jacarta, 21-11-1620, em *ibid.*, II: 782-83. Adriaen van der Dussen a Jan Pietersz. Coen, Jambi, 27-12-1620, em *ibid.*, VII-I: 679-86 [680].

4 Fernão de Albuquerque, governador da Índia, a rei, Goa, 20-2-1621, em DRI, VII: 225-27.

preparativos de uma nova expedição.⁵ Nas instruções ultimadas pouco depois, reservava-se três zonas para a actuação dos vários navios destacados para a missão (sob a condição de não serem precisos em Jambi para o comércio, o que se deveria averiguar *in situ*): o Estreito de Sabon, ainda a sul dos Estreitos de Malaca propriamente ditos; os Estreitos de Singapura e arredores a leste (Pedra Branca e Pulau Tioman); os arredores da própria Malaca, a norte.⁶ No Estreito de Sabon, mais que embarcações portuguesas, visava-se sobretudo deter a navegação de “juncos” javaneses e macassares (mandava-se impedir a navegação de todas as nações para Malaca). Nos Estreitos de Singapura e imediações, o alvo eram os navios ligeiros vindos de Macau com destino a Malaca. Perto de Malaca, evidentemente, poder-se-ia tomar todos as embarcações idas ou vindas do porto.

Durante a expedição, os comandantes de um contingente de cinco *jachten* postados defronte de Malaca optaram por dividir forças, mantendo três unidades a norte da praça luso-malaia, em Pulau Sembilan, aguardando navios vindos do Coromandel; outra unidade voltou a Jambi e uma última seguiu para Pulau Tioman para esperar as embarcações de Macau.⁷ As que se quedaram nos arredores de Malaca capturaram o *São Lourenço*, um pequeno navio português vindo de Goa com têxteis e mantimentos.⁸

Como vimos acima, em 1620 havia-se feito invernar em Macau a frota vinda de Malaca. Em 1621, veio assim da dita Macau um contingente reforçado de doze embarcações. Três delas foram tomadas ou perderam-se em consequência de ataques neerlandeses em Pulau Tioman ou já nos Estreitos de Malaca: em Pulau Tioman, uma foi capturada por particulares – os chamados *vrijlieden*, de que se falará à frente – e outra queimada para evitar o apresamento; nos Estreitos, os portugueses tentaram sem sucesso fazer o mesmo com a *St.ª Cruz*.⁹

5 JPC, III: 755-56.

6 Jan Pietersz. Coen a Adriaen van der Dussen, Batavia, 2-9-1621, 24-10-1621, em *ibid.*, III: 79-81, 98-99.

7 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 20-12-1621, em *ibid.*, I: 680-87 [683-84].

8 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 21-1-1622, em *ibid.*, I: 688-700 [688].

9 A *St.ª Cruz* era uma embarcação designada como *jacht*, de cerca de duzentas toneladas O navio tomado em Pulau Tioman tinha cerca de cento e cinquenta toneladas e carga de pouco valor. O que ardeu no mesmo lugar trazia carga de ouro – salva pelos portugueses fugidos para terra – e de seda – ardida com o navio. A carga trazida pela *St.ª Cruz* de Macau consistia sobretudo em açúcar, porcelana e seda; o botim tomado foi de cerca de trinta e quatro mil florins (no entanto, parece que houve portugueses que conseguiram fugir com o mais valioso da carga). Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 20-12-1621, em *ibid.*, I: 680-87 [683-84]. *Ibid.*, III: 803-04.

Outro recontro importante foi o que opôs numa região não especificada dos Estreitos um grupo de *jachten* e quatro “navetas” vindas de Manila para Malaca: uma delas escapou-se; duas encalharam, não se salvando nada da carga; a quarta foi capturada, mas com os portugueses a escaparem em paraus com carga de ouro e prata, deixando apenas 112 fardos de cravo e miudezas aos captores.¹⁰

A estes sete navios tomados ou pelo menos perdidos na sequência de ataques neerlandeses, ter-se-ão juntado cinco mais, embora não seja fácil de determinar ao certo, e em que circunstâncias (dois terão sido tomados perto de Malaca, sendo que um deles traria escravos de Bengala; outro, uma “fragata” que trazia arroz de Macassar, foi capturada no Estreito de Sabon por *vrijluiden*; duas navetas vindas de Macau para Malaca foram detidas ainda fora dos Estreitos, ao largo da Cochinchina).¹¹ Um contingente naval de três *jachten* esteve estacionado perto de Malaca pelo menos até Abril-Maio de 1622.

Não obstante o alto número de navios portugueses perdidos, o balanço das actividades da companhia – e dos corsários neerlandeses por ela licenciados – nos Estreitos de Malaca e arredores nos últimos meses de 1621 e nos primeiros de 1622 foi ambíguo. A já referida decisão tomada defronte de Malaca de enviar apenas um *jacht* a sul esperar os navios de Macau em Pulau Tioman foi muito criticada em Batávia, pois teria feito com que boa parte daqueles tivessem logrado passar a Malaca e de lá à Índia.¹² Mesmo para os que se conseguiu, pelo menos, inutilizar, não deixou de se dizer que, sendo mais os atacantes, o inimigo não teria tido tempo para queimar as embarcações e fugir. Mencionou-se também que, dos sete juncos javaneses chegados a Malaca com arroz, quatro teriam sido deixados no porto, sendo a viagem de regresso empreendida em navios mais pequenos, para grande prejuízo do comércio de têxteis da companhia (o que mostra que a “troca” de mantimentos javaneses pelos têxteis indianos

Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 21-1-1622, em *ibid.*, I: 688-700 [689]. “Notitie van de goederen per 't jacht Arnemuijden met een Portugies schip genaemt Sint Crux comende van Maccauw naer Malacca op 18 November 1621 in de straete van Mallacca verovert ende getaxeert.” NA, VOC, n° 1075, fl. 46.

10 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 26-3-1622, em JPC, I: 703-717 [706].

11 Jan Pietersz. Coen a Soury e van Uffelen, Batavia, 8-5-22, em *ibid.*, III: 177-80 [180]. Jan Pietersz. Coen a van Uffelen, Batavia, 22-7-22, em *ibid.*, III: 208-10. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.*, I: 718-54 [737-38]. “Specificatie van de goederen p t'schip Thoolen op de custe van Chiampa verouert uit twee portuguese navetten van Maccauw”, em NA, VOC, n° 1075, fls. 240-41.

12 Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 20-12-1621, em JPC, I: 680-87 [683-84]. *Ibid.*, III, 805. Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 21-1-1622, em *ibid.*, I: 688-700 [688].

vendidos em Malaca continuava activa).¹³ Por fim, o botim das capturas foi considerado parco e menos valioso que as embarcações tomadas. Só estas foram elogiadas e julgadas mais aptas que os navios neerlandeses para a tarefa de dar caça aos portugueses.¹⁴

1622

Apesar das queixas, 1621-22 foi um ponto alto do corso neerlandês nos Estreitos de Malaca. Pouco depois da retirada dos últimos *jachten* de Malaca por volta de Maio de 1622, começou-se a preparar novas expedições em Batávia, em Junho e Julho. Como no ano passado, voltou a visar-se tanto o norte como o sul da região: dois navios designados por *jachten* – ambos embarcações portuguesas capturadas – foram despachados para o norte, via Jambi, com provisões para seis meses; enviou-se, por outro lado, um *jachten* e uma fragata ao sul do arquipélago de Linga, com a navegação de Java e Macassar para Malaca em mira.¹⁵ Tinham ordens para seguir depois para Jambi, onde se decidiria o que fariam em seguida. A feitoria de Jambi gozava aliás de liberdade para decidir o destino dos navios destas expedições, conforme a necessidade de embarcações para o comércio de pimenta. Inversamente, podia libertar navios destacados para o comércio para irem andar às presas. Em Setembro, enviou-se-lhe um navio de porte com intenção de libertar as embarcações mais ligeiras para o corso, mandando-se-lhe que privilegiassem a espera na Pedra Branca e em Bintan e Linga das “navetas” vindas de Macau e Manila.¹⁶ Apesar de todas estas prescrições, no entanto, só se identificou uma captura nesta temporada: a de uma “naveta” vinda de Goa para Malaca com uma carga de têxteis guzerates no valor de cerca de vinte mil florins, além de duas peças de artilharia.¹⁷

¹³ Ibid., III: 883-84.

¹⁴ Jan Pietersz. Coen, P. de Carpentier e Willem van Anthonissen a directores de VOC, Batavia, 6-9-1622, em *ibid.*, I: 718-54 [737-38].

¹⁵ Ibid., III: 888, 890-92.

¹⁶ Jan Pietersz. Coen a van der Dussen, Batavia, 24-9-22, em *ibid.*, III: 240.

¹⁷ Jan Pietersz. Coen a van der Dussen, Batavia, 26-11-22, em *ibid.*, III: 262-63. Ibid., III: 917. Jan Pietersz. Coen a directores de VOC, Santa Helena, 20-6-1623, em *ibid.*, I: 755-806 [777-78].

1623-1624

Em 1623-1624, deu-se um novo ponto alto. No fim de Janeiro de 1624, comunicava-se em Batávia que um navio e três *jachten* enviados aos Estreitos de Malaca haviam tomado até então três navetas portuguesas e cinco juncos.¹⁸ Sabe-se que uma das navetas se chamava *Madre de Deus* e foi capturada perto de Pulau Tioman quando seguia de Manila para Malaca, com uma carga de pouco valor.¹⁹ O botim de todas as capturas, considerado baixo, não rendera mais que cento e trinta mil florins. Estavam então ainda cinco *jachten* nos arredores do sul dos Estreitos – na Pedra Branca e em Pulau Tioman –, esperando os navios partidos de Macau para Malaca. Conseguiram tomar pelo menos um, a naveta *N^a. Sr^a. da Guia*, aportada a Batávia em meados de Março.²⁰ É de registar ainda a apreensão, no arquipélago de Linga, de um junco siamês com arroz e sal que se suspeitou destinados a Malaca, indício claro da continuação do comércio de mantimentos com a praça luso-malaia.²¹

1624

Se em Março de 1624 havia navios a voltar do sul dos Estreitos de Malaca, em meados do mês seguinte partia já para o norte da região uma expedição de um navio e dois *jachten*, com provisões para oito meses, o que mostra como a VOC já era então capaz de manter na área uma presença praticamente permanente.²² A esquadra foi reforçada dois meses depois com mais um *jacht*, mas só há notícia de ter capturado uma naveta portuguesa, a *St.^a Cruz*, com a qual voltou a Batávia em Dezembro, cumpridos os oito meses previstos da expedição.²³ Neste ano de 1624, também há a notar o bloqueio do porto de Banten por uma esquadra da companhia, com o objectivo de atalhar o passo

18 Pieter de Carpentier a Jan Pietersz. Coen, Batavia, 29-1-1624, em *ibid.*, VII-II: 1086-93.

19 DR, 8.

20 *Ibid.*, 34. “Rolle van 't volck varende op de jachten Arnemuijden, Paliacatte, Cleen Zeelant en Cleen Arnemuijden, die elck twee maenden gagie in comptant voor haere portie in den buijt met het Portugies scheepken Nossa Signora Guia, [comende van Maccau na Malacca] veroverd onder Pedra Branca genooten hebben...,” 23-12-1623, em NA, VOC, n^o 1083, fl. 37-38.

21 DR, 14.

22 *Ibid.*, 46.

23 *Ibid.*, 55, 117.

a comboios de paraus expedidos de lá para Malaca com pimenta, dois ou três dos quais foram encalhados pelos neerlandeses.²⁴

1625

Não se sabe se em 1625 a VOC voltou a enviar navios aos Estreitos de Malaca na Primavera, como no ano anterior. Em Outubro, seguiu de certeza para lá um contingente de *jachten*, escalando, como de costume, Jambi.²⁵ Soube-se em Batavia que voltara em Dezembro a Jambi sem capturas a registar e que duas fragatas se quedavam ainda em vigia em Pedra Branca e Pulau Tioman (de certeza que esperando pelos navios de Macau).²⁶

24 Ibid., 57-59, 61.

25 Pieter de Carpentier, Jacques Specx, Dr. Pieter Vlack e Antonio van Diemen a directores de VOC, Batavia, 27-10-1625, em GM, I: 174-83 [174].

26 DR, 223.

Anexo III: fontes para o movimento da Carreira da Índia em 1598-1625¹

1598	APO III, 828-29, 873-74, 881-83; BDVG; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1599	BDVG; EO, 646-48, 653-72; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1600	BDVG; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1601	BDVG; HTM II, 735-89; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3; VFC, 267-84
1602	BDVG; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1603	APO I-2, 125-28; BDVG; DRI I, 1-8, 16-23; RNAI; RCI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1604	APO I-2, 140-60; BDVG; DRI I, 16-23, 100-11; HIPO II, 101-13; PSR, 147-48; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1605	APO I-2, 110-25, 140-60, 160-68; BDVG; DRI I, 16-23, 70-73, 100-11, 130-31; HIPO II, 101-13, 121-24, 125-26; PSR, 147-48, 150-52; RNAI; RCI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1606	APO I-2, 168-92; DRI I, 100-11, 130-31; HIPO II, 101-13, 125-26; PSR, 148, 149, 150, 150-52; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1607	APO I-2, 192-218; BDVG; DRI I, 100-11, 137-38, 387-92, II, 249-50; EO, 301-05; HC, 529-40; HIPO II, 129-34, 135-37; PSR, 149, 152; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1608	APO I-1, 126-27, I-2, 218, 235-43; BDVG; DRI I, 210-13, 365-66, 398-401; HC, 542-46; HIPO II, 135-37; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3; VGM, 43-91
1609	APO I-1, 127-31; BDVG; DRI II, 18-20; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3; VGM, 143-49; VPL II, 765-805
1610	BDVG; DRI I, 365-66, II, 176; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1611	BDVG; DRI II, 112-14, 176, 255-56, 261-62, 372-73, 447-51; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1612	BDVG; DRI II, 261-62, 447-51, 471-80, III, 265-66; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1613	BDVG; DRI II, 280-81, 281-83, 312-19, 320, 447-51, 453, 471-80, III, 165-66; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1614	BDVG; DRI II, 447-51, 471-80, III, 43-46, 144-46, 165-66, 370-72, 384-85, 396-97, IV, 1-2; PSR, 158-59; RCI; RNAI; SECI-1; SECI-2; SECI-3
1615	BDVG; DRI IV, 109-71; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3
1616	BDVG; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3
1617	BDVG; DRI IV, 109-71, 235-36, VI, 201-02; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3
1618	BDVG; DRI V, 77-79, 85, 92-94, 123-25, 171-72, 215-17, VI, 435-36, VII, 79-83; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3
1619	BDVG; CRF, 65-75; DRI VI, 6-7, 7-8, 240-42, 242-44, VII, 190-91, 201-02; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3

¹ Cada coluna anual inclui as fontes referentes tanto à viagem de ida da armada (ou armadas) desse ano, como à sua torna-viagem, apesar de esta ocorrer posteriormente, no ano ou nos anos seguintes (uma armada partida para a Ásia em 1598 nunca poderia esperar voltar à Europa antes de 1599). Não se indicou as páginas das seis fontes que são *relações de armadas* (BDVG, RCI, RNAI, SECI 1, SECI 2 e SECI 3), o que seria redundante, pois aí a história das armadas já se encontra ordenada cronologicamente, por ano. As citações de estudos referem-se sempre a transcrições de fontes neles incluídas. Quedam fora dos dados em análise as viagens Ásia-Portugal no ano de 1598 e as viagens Portugal-Ásia do ano de 1625. Uma primeira versão deste anexo apareceu em Murteira, *A Carreira da Índia e o curso neerlandês*, 235-37.

1620	BDVG; DRI VI, 7-8, VII, 79-83, 150, 190-91, 192, 193-95, 240-41, 343, 408-09, 442-43, IX, 409-10; NCM I, 173-213; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3
1621	BDVG; DRI VII, 323-33, 339-40, 365-66, 395, 404-05, 408-09, 442-43, 450-51, IX, 123-25, 440-43; IJL, 139-70; NCM II, 7-74; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3
1622	ACE I, 143-44, 150-52; BDVG; DRI VIII, 283-84, IX, 117-19, 119-20, 123-25, 135-36, 142-43, 154-55, 176, 198-99, 199-201, 213-14, 228-30, 232-36, 440-43, X, 127, 174-75, 303-04, 325-26; DU II, 426-33, 501-04; IJL, 171-216; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3; VNC I, 17-20
1623	ACE I, 189-90, 200-02; BDVG; DRI IX, 267-69, 269-71, 436-39, X, 3-4, 21, 37-38, 200-02; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3
1624	BDVG; DRI X, 234, 270; RCI; RNAI; SECI-2; SECI-3

Anexo IV: navios portugueses tomados ou destruídos por neerlandeses na Ásia e na Rota do Cabo, 1601-1625

	ataque fatal	data ataque	tipo navio	tonelagem navio	nome navio	origem navio	rota navio	lugar ataque	navio tomado	navio destruído	botim	carga	atacado voc	atacado outros	referência
	1	1601					Malaca-Aceh	Aceh	1					1	BV II: III, 14-15; ORZ, 95-96
	1	1601	galeota			armada André Furtado		Banten	1					1	DM II, 558-60; EB, 475-76
	1	1601	galeota			armada André Furtado		Banten	1					1	DM II, 558-60; EB, 475-76
	1	1602	bantim			armada André Furtado		Bornéu	1					1	ORZ, 146
	1	1602	galeão	800	Santiago	Carreira Índia	Goa-Lisboa	Santa Helena	1		1 500 000 florins			1	CICN, 79-92; HTM II, 737-809; ORZ, 138-44; VFC, 267-84
	1	1602	galeota	80				Ceilão	1			areca, pimenta, canela		1	RJS, 51-52
	1	1602	champana					Ceilão	1			areca		1	RJS, 52
	1	1602	champana					Ceilão	1			areca		1	RJS, 52-53
	1	1602	nau	700-900	St.º António		Meliapor-Malaca	Estreitos Malaca	1		300 000 cruzados	têxteis, mantimentos		1	APO I-2, 112-13; RJS, 68-71; VJL, 105-8, 134-35, 146
	1	1602	fragata			armada André Furtado	Solor-Malaca	Gresik-Jortan	1			sândalo, cravo		1	ONG II, 515-16
	1	1602					Cochinchina-?	Pulau Tioman	1		10 000-12 000 reales	têxteis, aloés, arroz		1	CLPB, 534-35
	1	1603	nau	1 400	St.ª Catarina		Macau-Malaca	Estreitos Malaca	1		3 389 772 florins	seda, açúcar, aloés, cânfora, porcelanas, cobre, ouro		1	BOC VI, 477; CLPB, 537-38, 540-41; SSCR
	1	1603		400	N.ª Sr.ª Rosário		Cochim-Negapatão-Bengala	Ceilão	1				1		BV II: VIII, 19-20
	1	1603		400	Madre de Deus		Cochim-Negapatão	Ceilão	1				1		BV II: VIII, 20
	1	1603		160			?-Negapatão	Ceilão	1				1		BV II: VIII, 20-21

	1	1603		140	St.º António		Cochim- Negapatão- Malaca- Filipinas	Ceilão	1				1		BV II: VIII, 20
	1	1603		140			Negapatão- Malaca	Estreitos Malaca	1			arroz	1		BV II: VIII, 32-33
	1	1603	junco				Macassar- Malaca	Estreitos Malaca	1			cravo, noz- moscada, maça, escravos	1		BV II: VIII, 34
	1	1603	nau				Macau-Japão	Macau	1		600 000 ou 1 587 500 florins	seda, ouro	1		BOC, II: 499; BV II: VIII, 72; CACM 120-21; EB, 512-14
	1	1604	nau	700			Moçambique- Goa	Moçambique	1			marfim	1		APO I-2, 131; BV III: I, 3; CI, 420; OCZA I, 40-41
	1	1604		120			Sofala- Moçambique	Moçambique	1			marfim, arroz	1		BV III: I, 3; OCZA I, 41
	1	1604	pangaio					Moçambique	1			arroz	1		BV III: I, 3
	1	1604	pangaio					Moçambique	1			arroz	1		BV III: I, 3
	1	1604	pangaio					Moçambique	1			arroz	1		BV III: I, 3
	1	1604	pangaio					Moçambique	1			arroz	1		BV III: I, 3
	1	1604	fragata					Índico Occidental	1				1		BV III: I, 8; ONG III, 168
	1	1604	pangaio					Ceilão	1			têxteis	1		ONG III, 177
	1	1604	pangaio					Ceilão	1			têxteis	1		ONG III, 177
	1	1604	nau		S. João	Ormuz	Ormuz-Goa	Chaul	1			cavalos	1		APO I-2, 133-34, 135-39; CI, 422; HIPO II, 121-22
	1	1604	nau			Diu		Índico Occidental	1				1		APO I-2, 135-39
	1	1604	nau			Malaca		Cochim	1				1		APO I-2, 135-39; CI, 423; HIPO II, 121-22
	1	1604- 1605	nau				Bengala-?	Ceilão	1				1		APO I-2, 143-46; CI, 429
	1	1604- 1605	nau				Bengala-?	Ceilão	1				1		APO I-2, 143-46; CI, 429
	1	1604- 1605	nau				Bengala-?	Ceilão	1				1		APO I-2, 143-46; CI, 429
	1	1604- 1605	nau				Bengala-?	Ceilão	1				1		APO I-2, 143-46; CI, 429

	1	1605	nau			Malaca	Cochinchina- ?	Pedra Branca	1			arroz, benjoim, cânfora	1		BV II: VIII, 79-80, 82-83
	1	1605	nau		St.º António	Malaca	Macau- Malaca	Patane	1		1 587 500 florins?	arroz, têxteis, madeira, benjoim, cânfora	1		BOC, II: 499; BV II: VIII, 81-82; SSAP
	1	1605					Solor-?	Patane	1			sândalo	1		BV II: VIII, 83
	1	1605					Malaca- Amboíno	Bima	1			têxteis, escravos	1		BV III: I, 35; ONG III, 184-85
	1	1605	nau	1 000				Tidore	1				1		BV III: I 36-37; ONG III, 189-90
	1	1605	nau	600				Tidore	1				1		BV III: I 36-37; ONG III, 189-90
	1	1606	nau					Meliapor		1			1		BV III: I, 60
	1	1606	galeão					Meliapor		1			1		BV III: I, 60
	1	1606		120				Meliapor		1			1		BV III: I, 60
	1	1606	galeão		St.º António	Malaca	Negapatão- Malaca	Masulipatão- Banten	1			têxteis, mantimentos	1		BV III: I, 71-74
	1	1606		400				Malaca	1				1		BV III: II, 6-7
	1	1606		200				Malaca	1				1		BV III: II, 6-7
	1	1606		200				Malaca	1				1		BV III: II, 6-7
	1	1606		160				Malaca	1				1		BV III: II, 6-7
	1	1606	parau					Malaca	1				1		BV III: II, 9-10
	1	1606					Solor-Malaca	Malaca	1			sândalo	1		BV III: II, 22
	1	1606					Solor-Malaca	Malaca	1			sândalo	1		BV III: II, 22
	1	1606	galeão	900	S. Salvador	armada Martim Castro		Malaca		1			1		APO I-2, 193-94; BV III: II, 27-29; PM, 294-95; ONG III, 218-19
	1	1606	galeão	900		armada Martim Castro		Malaca		1			1		APO I-2, 193-94; BV III: II, 27-29; PM, 294-95; ONG III, 218-19
	1	1606	galeão	1 000	N.ª Sr.ª Conceição	armada Martim Castro		Malaca		1			1		APO I-2, 194-95; BV III: II, 35-44; PM, 295-96
	1	1606	galeão	800	S. Nicolau	armada Martim Castro		Malaca		1			1		APO I-2, 194-95; BV III: II, 35-44; PM, 295-96
	1	1606	galeão	600	St.ª Cruz	armada Martim		Malaca	1				1		APO I-2, 194-95; BV III: II, 35-44;

						Castro									PM, 295-96
	1	1606	galeão	800	Todos os Santos	armada Martim Castro		Malaca		1			1		APO I-2, 194-95; BV III: II, 35-44; PM, 295-96
	1	1606	galeão	240	St.º António	armada Martim Castro		Malaca		1			1		APO I-2, 194-95; BV III: II, 35-44; PM, 295-96
	1	1606	galeão		S. Simão	armada Martim Castro		Malaca		1			1		APO I-2, 194-95; BV III: II, 35-44; PM, 295-96
	1	1606	galeão	1 200		armada Martim Castro		Malaca		1			1		APO I-2, 194-95; BV III: II, 35-44; PM, 295-96
	1	1606			Santiago		Negapatão-Malaca	Malaca		1		têxteis, arroz, escravos	1		BV III: II, 45, 47-48
	1	1606		180				Kedah		1			1		BV III: II, 47
	1	1606	fusta-galeota					Kedah		1			1		BV III: II, 47
	1	1606	fusta-galeota					Kedah		1			1		BV III: II, 47
	1	1606-1607	naveta				Malaca-?	Ceilão		1		cravo, noz-moscada, maça	1		BV III: I, 85
	1	1606-1607					Bengala-?	Coromandel		1		açúcar	1		BV III: I, 85
	1	1607	galeão				Índia-Moçambique	Moçambique		1			1		DRV I, 102-3, 167, II, 127-28; HC, 493
	1	1607	galeão				Índia-Moçambique	Moçambique		1			1		DRV I, 102-3, 167, II, 127-28; HC, 493
	1	1607	galeoto					Moçambique		1			1		DRV I, 102-3, 167, II, 127-28; HC, 493
	1	1607	nau	700	Loreto	Carreira Índia	Lisboa-Goa	Goa		1		20 000 reales	1		APO I-2, 197; CICN, 125-26; DRV I, 115, 182-83, II, 132-33
	1	1608	nau		Consolação	Carreira Índia	Lisboa-Goa	Moçambique			1		1		HC, 535-36; RV I, 215-16
	1	1608	galeão					Moçambique			1		1		HC, 535-36
	1	1608	galeão		Bom Jesus	Carreira Índia	Lisboa-Goa	Moçambique		1			1		CICN, 136-38; DRI I, 391-92; HC, 544; RV I, 220-21
	1	1608	nau		Oliveira	Carreira Índia	Lisboa-Goa	Goa			1		1		APO I-2, 219-20; RV I, 223
	1	1608	nau					Malaca		1			1		RV I, 242-43
	1	1608		80				Malaca			1		1		RV I, 245-46

	1	1608	naveta				Macau-Macau-Malaca	Malaca	1				1		RV I, 253, II, 333
	1	1608	naveta				Macau-Malaca	Malaca	1				1		RV I, 253
	1	1614-1615	junco				Malaca-Gresik	Gresik-Jortan	1		4 000 florins ¹	têxteis	1		GM I, 47; JPC I, 145, II, 9, 12
	1	1614-1615	junco				Malaca-Gresik	Gresik-Jortan	1		4 000 florins ²	têxteis	1		GM I, 47; JPC I, 145, II, 9, 12
	1	1614-1615	junco				Malaca-Gresik	Gresik-Jortan	1		4 000 florins ³	têxteis	1		GM I, 47; JPC I, 145, II, 9, 12
	1	1614-1615	junco				Malaca-Gresik	Gresik-Jortan	1		4 000 florins ⁴	têxteis	1		GM I, 47; JPC I, 145, II, 9, 12
	1	1614-1615	junco				Malaca-Gresik	Gresik-Jortan	1		4 000 florins ⁵	têxteis	1		GM I, 47; JPC I, 145, II, 9, 12
	1	1615					Colombo-Goa	Ceilão	1			canela	1		PVDB I, 78
	1	1615						Ceilão		1			1		PVDB I, 78
	1	1615	junco		St.º António		Indochina-Japão	Japão	1		15 313 florins	ébano, estanho	1		JPC I, 203; RC I, 35-36; PSW, 70-71
	1	1615	galeão			armada Francisco Miranda Henriques	Goa-Manila	Malaca		1			1		BGN I, 119-21; PM, 301-2
	1	1615	galeão			armada Francisco Miranda Henriques	Goa-Manila	Malaca		1			1		BGN I, 119-21; PM, 301-2
	1	1615	galeão			armada Francisco Miranda Henriques	Goa-Manila	Malaca		1			1		BGN I, 119-21; PM, 301-2
	1	1616	fragata					Jambi	1		5 438 florins	têxteis	1		JPC I, 178, 204
	1	1616	fragata					Jambi	1			pimenta, porcelana	1		JPC VII-I, 128-30
	1	1616	fragata	60			Baçaim-Goa-Malaca-Macau	Índico Ocidental	1				1		PVDB I, 113
	1	1617	galeota					Estreitos Malaca-Malaca	1				1		JPC VII-I, 233, 240
	1	1617	junco					Jambi?	1				1		JPC II, 264-65
	1	1617	fragata					Maluku	1				1		JPC VII-I, 254
	1	1617-1618						Negapatão		1			1		JPC VII-I, 355-56

	1	1618	fragata					Timor	1				1		JPC I, 343-44
	1	1618	fragata					Timor		1			1		JPC I, 343-44
	1	1618	fragata					Timor		1			1		JPC I, 343-44
	1	1618	junco					Timor	1				1		JPC I, 343-44
	1	1618	junco					Timor		1			1		JPC I, 343-44
	1	1618-1619	galeota				Malaca-Goa	Ceilão	1		21 874 florins ⁶	cravo, noz moscada, benjoim, ouro	1		JPC I, 499, VII-I, 422
	1	1618-1619					Bengala-Cochim	Ceilão	1		21 874 florins ⁷	arroz, pimenta, açúcar, têxteis	1		JPC I, 499, VII-I, 422
	1	1618-1619					Manila-?	Ceilão	1		21 874 florins ⁸		1		JPC I, 499, VII-I, 422
	1	1618-1619						Ceilão		1	21 874 florins ⁹		1		JPC I, 499, VII-I, 422
	1	1619	fragata					Timor	1				1		NA-VOC 1071, 308
	1	1619	fragata					Bima	1				1		JPC III, 572
	1	1619	junco					Macassar	1			noz moscada, sapão	1		JPC I, 458
	1	1619-1620	fragata					Estreito Palembang-Estreitos Malaca	1				1		JPC I, 510
	1	1620						Golconda	1				1		DF-I, 161
	1	1620	fragata-junco					China	1				1		JPC VII-I, 786; ADFD, 69-71
	1	1620	fragata				?-Macau	Estreitos Malaca?	1					1	JPC I, 673
	1	1620	fragata-galeota		Pera		Goa-Malaca	Malaca	1			armas, munições, mantimentos	1		JPC I, 621, VII-I, 685-86; GM I, 103; DRI VII, 252-53, VIII, 392-93; NA-VOC 1072, 373
	1	1621	fragata				Bengala-?	Golfo Bengala	1		10 000 florins	arroz	1		DF-I, 161
	1	1621	naveta		S. Lourenço		Goa-Malaca	Estreitos Malaca-Pulau Sembilan	1			têxteis, mantimentos	1		JPC I, 688
	1	1621	naveta	300			Macau-?	Pulau Tioman	1					1	JPC I, 683-84, 689

	1	1621					Macau-?	Pulau Tioman		1		ouro, seda	1		JPC I, 683-84, 689
	1	1621	naveta	200	St. ^a Cruz		Macau-Malaca	Estreitos Malaca	1		34 129 florins	açúcar, porcelana, seda	1		JPC I, 683-84, 689, III, 803-04; NA-VOC 1075, 46
	1	1621				‘Cats’	Mokha-?	Índico Ocidental		1			1		JPC I, 696-97, 720-21, VII-I, 830-32, VII-II, 929-30
	1	1621	naveta				Macau-Malaca	Pulau Cecir (Dao Phu Qui)	1		15 000 <i>reales</i> ¹⁰		1		JPC I, 706; NA-VOC 1075, 240-41
	1	1621	naveta				Macau-Malaca	Pulau Cecir (Dao Phu Qui)	1		15 000 <i>reales</i> ¹¹		1		JPC I, 706; NA-VOC 1075, 240-41
	1	1621-1622				Chaul	Mokha-?	Índico Ocidental	1		29 741,5 florins ¹²		1		JPC I, 720-21, VII-II, 937; DFI-I, 218
	1	1621-1622				Diu	Mokha-Goa	Índico Ocidental	1		29 741,5 florins ¹³		1		JPC I, 720-21, VII-II, 937; DFI-I, 218
	1	1621-1622	fragata		St. ^o António		Malaca-?	Ceilão	1		80 000 florins	estanho, especiarias, sândalo	1		JPC VII-II, 983
	1	1621-1622	fragata					Ceilão		1			1		JPC VII-II, 983
	1	1622	naveta				Bengala-Malaca	Estreitos Malaca-Pulau Sembilan	1			escravos	1		JPC I, 737-38
	1	1622	fragata				Macassar-?	Estreito Sabon	1			arroz		1	JPC I, 737-38
	1	1622	fragata					Timor	1				1		JPC I, 737-38
	1	1622	fragata					Timor		1			1		JPC I, 737-38
	1	1622	fragata				Macau-Manila	Macau	1			seda	1		JPC I, 762-63, 769-71; ADFD, 78
	1	1622	naveta				Goa-Malaca	Estreitos Malaca	1		20 000 florins	têxteis	1		JPC I, 777-78, III, 917
	1	1622			N ^{ra} Sr. ^a da Boa Viagem		Malaca-Bengala	Golconda	1				1		DFI I, 195-96; JPC VII-II, 984-85
	1	1622	nau	1 000	S. João Baptista	Carreira Índia	Goa-Lisboa	Cabo Boa Esperança		1			1		CICN, 170-74; JPC I, 755-57; NCM II, 11-15
	1	1622						Canal Moçambique	1			sândalo	1		JPC I, 758
	1	1622	nau		S. José	Carreira Índia	Lisboa-Goa	Moçambique	1		85 691 florins		1		CICN, 181-89; DU II, 502-04; EFI-II, 1-7, 130-32; IJL, 184-204; JPC I,

														758-60; VNC, 17-20
	1	1622	nau		S. Carlos	Carreira Índia	Lisboa-Goa	Moçambique		1			1	CICN, 181-89; DU II, 502-04; EFI-II, 1-7, 130-32; IJL, 184-204; JPC I, 758-60; VNC, 17-20
	1	1622	nau		S. Teresa	Carreira Índia	Lisboa-Goa	Moçambique		1			1	CICN, 181-89; DU II, 502-04; EFI-II, 1-7, 130-32; IJL, 184-204; JPC I, 758-60; VNC, 17-20
	1	1622-1623	galeota	200			Macau-Goa	Goa		1			1	DRI IX, 125-27; EFI-II, 173, 175
	1	1622-1623		200			Meliapor-Tenasserim	Estreitos Malaca	1			têxteis, escravos	1	DR, 6; JPC I, 777, VII-II, 1089
	1	1622-1623	fragata						1				1	JPC I, 777
	1	1623						Meliapor	1		80 000 florins		1	DFI-I, 261
	1	1623	naveta		Nª Sr.ª da Guia		Macau-Malaca	Estreitos Malaca-Pedra Branca	1				1	DR, 34; NA-VOC 1083, 37-38
	1	1623-1624				Cochim		Golconda	1				1	DFI-II, 102-03, 199
	1	1623-1624	naveta		Madre de Deus		Manila-Malaca	Estreitos Malaca - Pulau Tioman	1		16 250 florins ¹⁴		1	DR, 8; JPC VII-II, 1089
	1	1623-1624	naveta					Estreitos Malaca	1		16 250 florins ¹⁵		1	JPC VII-II, 1089
	1	1623-1624	naveta					Estreitos Malaca	1		16 250 florins ¹⁶		1	JPC VII-II, 1089
	1	1623-1624	junco					Estreitos Malaca	1		16 250 florins ¹⁷		1	JPC VII-II, 1089
	1	1623-1624	junco					Estreitos Malaca	1		16 250 florins ¹⁸		1	JPC VII-II, 1089
	1	1623-1624	junco					Estreitos Malaca	1		16 250 florins ¹⁹		1	JPC VII-II, 1089
	1	1623-1624	junco					Estreitos Malaca	1		16 250 florins ²⁰		1	JPC VII-II, 1089
	1	1623-1624	junco					Estreitos Malaca	1		16 250 florins ²¹		1	JPC VII-II, 1089
	1	1623-1625	fusta				Meliapor-'Cattelon'	Golfo Bengala	1				1	DFI-II, 213-14

	1	1623-1625					Meliapor-Goa	Golfo Bengala	1				1		ANTT-LM 21, 33
	1	1624	naveta		St. ^a Cruz			Estreitos Malaca	1				1		DR, 117
	1	1624				Cochim	Pegu-Masulipatão	Golconda	1				1		GM I, 155-56
	1	1624		80				Macassar		1		têxteis, arroz		1	DR, 63
	1	1624-1625	naveta					Estreitos Malaca	1		2 128 <i>reales</i>	açúcar		1	GM I, 159
	1	1624-1625	naveta	300				Estreitos Malaca-Pulau Lada	1			têxteis		1	DR, 149-50
	1	1625						Estreitos Malaca		1				1	DR, 149-50
	1	1625	nau		Conceição	Carreira Índia	Goa-Lisboa	Santa Helena		1				1	CICN, 200-02; PCBL, 186-87; WIB, 162-66, 184-88
	1	1625				Negapatão	Aceh-?	Ceilão	1		3 750 florins			1	DFI-II, 159
total	163								129	34			142	21	

- [illegible]